HIS 236
38-7

НЕ ПОДЛЕЖИТЪ ОГЛАШЕНІЮ.

261557

КРАТКОЕ
описаніе ДАЛЬНЯГО ВОСТОКА
и прилегающихъ къ нему областей
СѢВ. МАНЬЧЖУРІИ и СѢВ. КОРЕИ.

472/6

ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКІЙ И СТАТИСТИЧЕСКІЙ ОБЗОРЫ.

Въ 3-хъ отдѣлахъ.

Составлено на основаніи труда Гл. Упр. Генерал. Штаба „Дальній Востокъ", изданнаго подъ общей редакціей Генеральнаго Штаба Полковника **Болховитинова.**

СОСТАВИЛИ:

Описаніе Дальняго Востока и Сѣв. Маньчжуріи
Генеральнаго штаба
Капитанъ **Росселевичъ.**

Описаніе Сѣв. Кореи
Генеральнаго штаба
Полковникъ **Сытинъ.**

Г. ХАБАРОВСКЪ.
Типографія Штаба Приамурскаго военнаго округа.
1912.

H15 236

НЕ ПОДЛЕЖИТЪ ОГЛАШЕНІЮ.

КРАТКОЕ
описаніе ДАЛЬНЯГО ВОСТОКА
и прилегающихъ къ нему областей
СѢВ. МАНЬЧЖУРІИ и СѢВ. КОРЕИ.

472/6

ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКІЙ И СТАТИСТИЧЕСКІЙ ОБЗОРЫ.

Въ 3-хъ отдѣлахъ.

Составлено на основаніи труда Гл. Упр. Генерал. Штаба „Дальній Востокъ", изданнаго подъ общей редакціей Генеральнаго Штаба Полковника **Болховитинова.**

СОСТАВИЛИ:

Описаніе Дальняго Востока и Сѣв Маньчжуріи
Генеральнаго штаба
Капитанъ **Росселевичъ**

Описаніе Сѣв. Кореи
Генеральнаго штаба
Полковникъ **Сытинъ.**

Г. ХАБАРОВСКЪ.
Типографія Штаба Приамурскаго военнаго округа.
1912.

763897 М

ОТДѢЛЪ I

Приамурскій военный округъ.

Военно-географическій и статистическій обзоры.

Въ 3-хъ частяхъ.

—1912 г.—

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ОТДѢЛЪ I.

Приамурскій военный округъ.

ЧАСТЬ I.

стр.

Глава 1-я—Границы и пространство 1
Глава 2-я—Административное устройство . . . 3
Глава 3-я—Населеніе 4
Глава 4-я—Дѣленіе на театры военныхъ дѣйствій и раіоны 21

ЧАСТЬ II.

Обзоръ Приморской области.

А. Военно-географическій обзоръ.

Глава 1-я—Границы раіона и пространство . . . 23
Глава 2-я—I. Поверхность раіона
а) Рельефъ и почва 24
б) Лѣса 24
II. Воды
в) Моря 41
г) Рѣки 48
д) Озера 63
е) Болота 65
Глава 3-я—Климатъ 66
Глава 4-я—Пути сообщенія
1) Желѣзныя дороги 68
2) Водные пути 73
3) Грунтовые пути 78
Глава 5-я—Общее заключеніе о военно-географическихъ свойствахъ раіона 88

Б. Военно-статистическій обзоръ.

Глава 6-я—Административное устройство Приморской области. 89
Глава 7-я—Средства раіона 90
Глава 8-я—Общее заключеніе о раіонѣ 100

ЧАСТЬ III.

Обзоръ Амурской области.

А. Военно-географическій обзоръ.

Глава 1-я—Границы раіона и пространство . . . 102
Глава 2-я—I. Поверхность раіона
а) Рельефъ и почва 103
б) Лѣса 103
II. Воды
в) Рѣки 118
г) Озера и болота 131
Глава 3-я—Климатъ 133
Глава 4-я—Пути сообщенія
1) Желѣзныя дороги 135
2) Водные пути 136
3) Грунтовые пути 142

Б. Военно-статистическій обзоръ.

Глава 5-я—Административное устройство Амурской области 148
Глава 6-я—Средства раіона 149
Глава 7-я—Общее заключеніе о раіонѣ 158

ОТДѢЛЪ II.

Сѣверная Маньчжурія.

А. Военно-географическій обзоръ.

Глава 1-я—Границы и пространство 163

Глава 2-я—I. Поверхность раіона
а) Рельефъ и почва 165
б) Лѣса 165
II. Воды
в) Рѣки 182
Глава 3-я—Климатъ Сѣв. Маньчжуріи 205
Глава 4 я—Пути сообщенія
1) Желѣзныя дороги . . . 211
2) Водные пути 214
3) Грунтовые пути 220
Глава 5-я—Заключеніе о военно-географическихъ свойствахъ раіона 231

Б. Военно-статистическій обзоръ.

Глава 6-я—Административное устройство Маньчжуріи . 232
Глава 7-я—Населеніе 236
Глава 8-я—Средства 251
Глава 9-я—Общее заключеніе о раіонѣ . . . 260

ОТДѢЛЪ III.

Сѣверная Корея.

А. Военно-географическій обзоръ.

Глава 1-я—Границы раіона и пространство . . 265
Глава 2-я—Поверхность раіона
Рельефъ и почва 266
Лѣса 266
Воды
Моря 270
Рѣки 275
Глава 3-я—Климатъ 290
Глава 4-я—Пути сообщенія
Желѣзныя дороги 294
Водные пути 298
Грунтовыя дороги 299
Глава 5-я—Общее заключеніе о военно-географическихъ свойствахъ раіона 309

Б. Военно-статистическій обзоръ.

Глава 6-я—Административное устройство Кореи . . 310
Глава 7-я—Населеніе 313
Глава 8-я—Средства раіона 319
Глава 9-я—Общее заключеніе о раіонѣ 327

ПРИАМУРСКІЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГЪ

ГЕОГРАФИЧЕСКО-СТАТИСТИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ.

Часть I.

Въ составъ Приамурскаго военнаго округа входитъ крайняя восточная часть Россійской Имперіи, занимающая Амурско-Охотскій раіонъ и, въ административномъ отношеніи, составляющая Амурскую, Приморскую и Камчатскую области и русскую часть остр. Сахалина.

ГЛАВА I-я.

Границы и пространство.

а) Границы:

Сѣверозападную границу Округа составляютъ Яблоновый и Становой хребты, являющіеся водораздѣлами рѣкъ бассейновъ Сѣв. Ледовитаго океана и морей Великаго океана, омывающихъ соотвѣтственно сѣверные и восточные берега Дал. Востока, составляющіе вмѣстѣ съ прибрежными островами *сѣверную* и *восточную* границы Округа.

Южную и *югозападную* границы составляютъ: р. Амуръ на протяженіи отъ сліянія Шилки съ Аргунью до впаденія въ нее р. Уссури (у г. Хабаровска), теченіе этой послѣдней, р. Сунгача, оз. Ханка и условная линія между оз. Ханка и устьемъ р. Тумень-Ула.

б) Пространство.

Такимъ образомъ Округъ представляетъ собою вытянутую вдоль побережья Охотскаго моря полосу мѣстности, шириною отъ 30 до 250 верстъ, расширяющуюся лишь

въ довольно обширныя области на сѣверѣ (полуостр. Чукотскій и Камчатка) и на югѣ (Амурская область и Приамурская часть Приморской области).

Въ предѣлахъ указанныхъ выше границъ заключается пространство въ 2.118.046 кв. верстъ*).

Обширность Округа характеризуется величиной нижепоказанныхъ разстояній *(считая по прямой линіи)* между важнѣйшими населенными пунктами областей: отъ г. Хабаровска до Благовѣщенска—550 вер., отъ Хабаровска до Владивостока—620 вер., отъ Хабаровска до Николаевска-на-Амурѣ—620 вер., отъ Николаевска до Петропавловска—1075 вер., отъ Петропавловска до мыса Дежнева—2050 вер.

в) Краткій обзоръ поверхности.

Въ отношеніи поверхности Округъ представляетъ собою возвышенную мѣстность, наполненную отрогами мощныхъ горныхъ хребтовъ, пролегающихъ преимущественно въ направленіи съ югозапада на сѣверовостокъ (Яблоновый и Становой хребты, Мал. Хинганъ, Сихота-Алинъ и др.).

Лишь по долинамъ рѣкъ встрѣчаются иногда равнинныя пространства.

Въ то время, какъ сѣверная часть Округа въ отношеніи рельефа представляетъ собою ясно очерченные горные хребты (Становой, Джугджуръ, горы Камчатскія), направляющіеся параллельно берегамъ омывающихъ ихъ морей, южная часть, наоборотъ, имѣетъ весьма сложный и пересѣченный характеръ, который придаютъ ей хребты и отроги ихъ, связываясь между собою и развѣтвляясь во всѣ стороны.

Вся эта горная страна въ общемъ характеризуется:

а) Значительною среднею высотою,—около 2—3 тыс. фт.; дно долинъ большей части рѣкъ, орошающихъ край, лежитъ на высотѣ 1000—1500 фт.; причемъ эти рѣки, медленно углубляясь въ плоскогорье, въ своемъ извилистомъ теченіи, спускаются до указанной высоты лишь въ очень значительномъ разстояніи отъ своихъ верховьевъ.

---

*) Изъ нихъ:

Приморская область	550,765,8.
Амурская „	352,280,6.
Камчатская „	1,182,000.
Сахалинская „	33,000.

Изъ сказаннаго вытекаетъ отсутствіе большихъ различій между высшими точками водораздѣловъ и дномъ долинъ; эти различія въ среднемъ едва превышаютъ 1000 фт.

б) Въ общемъ пологими склонами водораздѣловъ, ихъ приплюснутыми, округленными формами и значительной шириной.

в) Широкимъ, открытымъ, равниннымъ характеромъ долинъ рѣкъ въ ихъ верхнемъ и среднемъ теченіяхъ, и обрывистымъ характеромъ стѣнъ широкихъ долинъ въ нижнемъ теченіи большихъ рѣкъ края.

г) Важнѣйшіе рубежи — политическіе и естественные.

Къ числу таковыхъ относятся: р. Амуръ съ ея притокомъ р. Уссури и горные хребты, тянущіеся вдоль береговъ восточныхъ морей (Сихота-Алинъ и Становой хребты).

Р. Амуръ на протяженіи отъ сліянія рѣкъ Шилки и Аргуни до впаденія въ нее р. Уссури, а затѣмъ эта послѣдняя съ притокомъ своимъ р. Сунгача, вытекающимъ изъ оз. Ханка,—составляютъ нашу государственную границу съ Маньчжуріей, чѣмъ и обусловливается ихъ значеніе.

Хребты же горъ, тянущіеся вдоль береговъ морей (Сихота-Алинъ, Становой), съ одной стороны какъ-бы запираютъ доступы со стороны морей въ глубь нашей территоріи, а съ другой—закрываютъ и намъ выходы къ морямъ, дѣлая ихъ пустынными.

ГЛАВА 2-я.

Административное устройство.

Разсматриваемая часть территоріи Россійской Имперіи въ административномъ отношеніи составляетъ Приамурское Генералъ-Губернаторство, состоящее изъ Амурской, Приморской и Камчатской областей и русской части острова Сахалина.

Во главѣ гражданскаго управленія Генералъ-Губернаторства стоитъ Приамурскій Генералъ-Губернаторъ, объединяющій дѣятельность подчиненныхъ ему областныхъ губернаторовъ.

Во главѣ Амурской и Приморской областей стоятъ военные губернаторы*) съ подчиненными имъ областными управленіями.

Камчатская область и область русскаго Сахалина въ отношеніи гражданскаго управленія подчинены соотвѣтственнымъ гражданскимъ губернаторамъ.

Резиденція Приамурскаго Генералъ-Губернатора—г. Хабаровскъ; резиденціи военныхъ губернаторовъ: Амурскаго—г. Благовѣщенскъ, Приморскаго—г. Владивостокъ; гражданскихъ губернаторовъ: Камчатскаго—г. Петропавловскъ, острова Сахалина—постъ Александровскій.

Въ военномъ отношеніи разсматриваемый край составляетъ Приамурскій военный округъ, во главѣ котораго стоитъ Командующій войсками округа и которому подчиняются войска и всѣ военныя учрежденія и заведенія Округа (кромѣ Сибирской флотиліи, начальникъ которой подчиняется непосредственно Морскому Министру).

ГЛАВА 3-я.

Населеніе.

При дальнѣйшемъ обзорѣ нашей дальневосточной окраины будутъ подлежать разсмотрѣнію лишь Амурская и Приморская области.

Разсмотрѣніе остальныхъ частей территоріи края составитъ отдѣльный трудъ.

Численность и плотность населенія.

Общая площадь упомянутыхъ областей 903.046,4 квадр. верстъ.

На этой территоріи живутъ всего 749.307 челов. обоего пола, что составляетъ 0,83 души на 1 кв. вер.; такимъ образомъ области округа принадлежатъ къ числу наименѣе населенныхъ частей Россійской Имперіи. При этомъ населеніе распредѣлено весьма неравномѣрно, какъ то видно изъ прилагаемой при семъ таблицы:

---

*) Съ должностью которыхъ связано званіе соотвѣтственныхъ наказныхъ атамановъ—Амурскаго и Уссурійскаго казачьихъ войскъ.

ТАБЛИЦА № 1.

Уѣзды и округа.	Пространство въ квадр. верст.	Жителей.				Населен. пункт.		Дворовъ.		Жителей на 1 дворъ.		На одинъ насел. пунктъ.	
		Въ городахъ	Въ уѣздахъ.	Всего.	На 1 кв. вер.	Городскихъ.	Сельскихъ.	Въ город.	Въ селен.	Въ город.	Въ уѣзд.	Кв. вер. простран.	Дворовъ.
Амурская область.													
Амурскій уѣздъ . .	11.678,3	57.340	85 517	142.857	12,2	1	167	5707	11360	10	7,3	69,5	68,3
Зейско-Буреинскій, Хинганскій . . . , Джагиндскій. . . (горн. окр.)	285.068,1	5.963	20 949	26.912	0,09	1	—	1476	—	4	—	—	—
Округа Амурскаго казачьяго войска	55.534,2	—	36.021	36.021	0,6	—	95	—	4295	—	8,4	584,5	45,2
Всего въ области . .	352.280,6	63 303	142.487	205.790	0,6	2	262	7183	15655	9,2	9,1	1324,5	59,7
Приморская область.													
Имапскій . . . , Никольскъ-Уссур. , Ольгинскій . . (уѣзды.)	127.670,6	137.186	267.704	404.890	3,2	2	541	10594	12206	13	12	235,8	22,6
Хабаровскій . . .	221.506,6	50.026	27.860	77.886	0,4	1	246	8338	5324	5	6,3	900,5	21,6
Удскій съ Приморск. горн. округомъ .	129.106,6	12.700	18 806	31 506	0,2	1	182	923	2283	13,4	4,2	709,4	12,5
Округа Уссур. казач. войска	72.482	—	29.235	29.235	0,4	—	71	—	3636	—	8	1020,9	51,2
Всего въ области . .	550.765,8	199.912	343.605	543 517	0,9	4	1040	19855	23449	10,1	10,2	529,6	22,5

Такая малая населенность разсматриваемой окраины весьма невыгодна, какъ для проведенія въ жизнь культурныхъ начинаній, такъ и въ военномъ отношеніи защиты страны.

Съ другой стороны этотъ край, обильный ископаемыми богатствами, представляетъ обширный земельный фондъ для размѣщенія избытка населенія изъ другихъ частей Имперіи. Такъ, въ Приморской области на 1 мужскую душу населенія приходится 271,2, а въ Амурской—458,3 десятины общей площади земли.

Итакъ, русскія области Дальняго Востока представляютъ обширную площадь, населенную очень слабо,—

менѣе одной души на 1 кв. вер. (0,83).

Племенной составъ населенія.

Населеніе разсматриваемыхъ областей состоитъ, главнымъ образомъ, изъ русскихъ, которые составляютъ 80,8% всего числа жителей; кромѣ того изъ туземцевъ—инородцевъ (1,8%) и пришлаго элемента, состоящаго преимущественно изъ китайцевъ и корейцевъ.

8,54% населенія составляютъ русскіе подданные и около 14,6% — иностранцы (главнымъ образомъ китайцы).

Инородцы разселены по уѣздамъ областей весьма неравномѣрно, а въ городахъ встрѣчаются въ ограниченномъ количествѣ.

Китайцы въ качествѣ дешевыхъ рабочихъ рукъ и торговцевъ наводняютъ наши города и пріиски, представляя большую конкуренцію русскому рабочему во всѣхъ отрасляхъ труда. За послѣднее время увеличился также наплывъ корейцевъ, которые отчасти осѣли въ нашихъ предѣлахъ въ качествѣ земледѣльческаго сословія, принявъ русское подданство, или являются только на заработки. Японцы встрѣчаются преимущественно въ городахъ въ качествѣ докторовъ, торговцевъ, ремесленниковъ и т. п.

ТАБЛИЦА № 2.

Города и уѣзды.	Русскихъ подданныхъ.				Иностранцевъ.					Итого.
	Русскихъ.	Туземцевъ инор.	Корейцевъ.	Всего	Корейцевъ.	Китайцевъ.	Японцевъ.	Европейцевъ.	Всего	
Амурская область.										
Г. Благовѣщенскъ	51384	207	210	51801	—	5234	305	—	5539	57340
Г. Зейская-Пристань	5413	—	—	5413	128	340	82	—	550	5963
Амурскій уѣздъ	84713	—	—	84713	804	—	—	—	804	85517
Округа Амурск. казач. войска	34251	56	1714	36021	—	—	—	—	—	36021
Зейскій, Буреинскій, Хинганск. Джалиндск. горн. округа.	20949	—	—	20949	—	—	—	—	—	20949
Всего въ области	196710 (95,6%)	263 (0,1%)	1924 (0,9%)	198897 (96,6%)	932 (0,5%)	5574 (2,7%)	387 (0,2%)	—	6893 (3,4%)	205790
Приморская область.										
Г. Владивостокъ	47484	414	214	48112	3015	30971	1942	964	36892	85004
Г. Никольскъ-Уссурійскъ	39325	115	263	39703	1412	10300	615	152	12479	52182
Г. Хабаровскъ	39524	43	26	39593	495	9331	394	213	10433	50026
Г. Николаевскъ	9671	73	50	9794	647	1957	257	45	2906	12700
Иманск., Николск., Ольгин. уѣзд.	217988	254	14169	232411	22504	12669	195	15	35293	267704
Хабаровскій уѣздъ	21867	4240	631	26738	660	452	—	—	1122	27860
Удскій уѣздъ	5169	7694	—	12863	564	322	—	—	886	13749
Приморскій горн. окр.	1839	22	837	2698	—	2353	1	5	2359	5057
Округа Уссур. казач. войска	26169	—	3066	29235	—	—	—	—	—	29235
Всего въ области	409036 (75,3%)	12855 (2,3%)	19256 (3,6%)	441147 (81,2%)	29307 (5,4%)	68355 (12,6%)	3314 (0,6%)	1394 (0,2%)	102370 (18,8%	543517

Религіозный составъ населенія.

Большая часть населенія нашей дальневосточной окраины исповѣдуетъ православную религію (около 76%), причемъ весьма значительный % (около 5%) представляютъ сектанты, особенно многочисленные въ Амурской области, составляющіе 16% ея населенія. Буддисты (около 9%) и послѣдователи конфуціанства (около 5%) живутъ, главнымъ образомъ, въ Приморской области и отчасти въ Амурской,— по преимуществу въ Благовѣщенскѣ. Язычество, какъ остатокъ древней старины, встрѣчается среди инородческаго населенія края, обитающаго въ глухой тайгѣ, гдѣ силы природы имѣютъ большое вліяніе на духовную жизнь человѣка.

Изъ христіанскихъ инославныхъ религій болѣе распространенной является католичество.

Число православныхъ и сектантовъ наибольшаго предѣла 95% достигаетъ въ Амурской области. Только послѣдователи конфуціанства составляютъ здѣсь около 3% общаго числа жителей, а остальныя религіи не пользуются распространеніемъ и число послѣдователей каждой не превышаетъ 0,5%.

Въ Приморской области православные и сектанты составляютъ 76%; за то здѣсь число послѣдователей конфуціанства и буддизма (къ которымъ принадлежатъ китайцы, корейцы и японцы) достигаетъ 18,6%. Евреи, проникающіе и на Дальній Востокъ, составляютъ 0,6%.

ТАБЛИЦА № 3.

Города и уѣзды.	Православныхъ	Сектантовъ.	Католиковъ	Другихъ христіанъ	Іудеевъ.	Магометанъ.	Конфуціанъ.	Буддистовъ.	Язычниковъ.	ВСЕГО.
Амурская область.										
Амурскій уѣздъ . . .	101810	32259	958	428	272	802	5907	421	—	142857
Горные округа . . .	25204	637	25	1	17	480	—	—	548	26912
Округа Амурск. казач. войска	35871	44	—	—	6	2	98	—	—	36021
Всего въ области . .	162885 (79,2%)	32940 (16%)	983 (0,4%)	429 (0,2%)	295 (0,1%)	1284 (0,6%)	6005 (2,8%)	421 (0,2%)	548 (0,3%)	205790
Приморская область.										
Хабаровскій уѣздъ . . .	60771	953	2440	714	670	915	1172	10186	65	77886
Иманскій, Никольскъ-Уссур. и Ольгинскій уѣзды . .	299899	3666	6696	10863	2312	639	24471	55938	406	404890
Удскій съ Приморск горн. окр.	21171	190	450	211	469	774	2788	3216	2237	31506
Округа Уссур. казач войска .	26099	51	—	19	—	—	3076	—	—	29235
Всего въ области . .	407940 (75,4%)	4860 (0,9%)	9586 (1,7%)	11807 (2,2%)	3451 (0,6%)	2328 (0,4%)	31407 (5,8%)	69340 (12,8%)	2718 (0,2%)	543517

Размѣщеніе населенія.

Населеніе разсматриваемыхъ областей, разбросанное на обширной площади ихъ, занимаетъ наиболѣе удобные для жизни и культуры ея участки. Въ Амурской области населеніе заняло лѣвый берегъ Амура, причемъ наибольшей плотности оно достигаетъ на Зейско-Буреинской равнинѣ, между нижнимъ теченіемъ рр. Зеи и Буреи. Въ Приморской области заселены долины рр. Амура и Уссури и южная ея часть (Южно-Уссур. край) къ югу отъ параллели залива Св. Ольги между китайской и японской (корейской) границей.

Населенные пункты въ областяхъ, по большей части, разбросаны на значительное разстояніе одинъ отъ другого; въ особенности это замѣтно въ Амурской области, гдѣ они вытянуты почти въ одну линію вдоль Амура. Въ среднемъ на 1 насел. пунктъ приходится 690,4 кв. вер. пространства.

Несмотря на относительно малое число городовъ по сравненію съ селеніями, число городскихъ жителей составляетъ 35,1 всего населенія. Эта цифра весьма велика по сравненію съ общимъ числомъ городского населенія Имперіи, составляющимъ лишь 13,5% общаго числа ея жителей. Въ частности, въ Амурской области городское населеніе достигаетъ 36%, а въ Приморской—36,8%.

Наибольшей скученности населеніе городовъ достигаетъ въ Приморской области, гдѣ приходится 10,1 душ. на 1 дворъ; въ городахъ Амурской области—на 1 дворъ—9,2 душ.

Какъ города, такъ и особенно селенія въ общемъ отличаются малымъ благоустройствомъ для жизни и плохими санитарными условіями.

Сельскіе населенные пункты невелики (въ Приамурьѣ въ среднемъ на 1 сел. приходится около 30 двор.). Всѣ они, въ томъ числѣ и казачьи станицы и хутора, расположенные по границѣ съ Китаемъ, совершенно не представляютъ удобства для обороны, какъ по характеру своихъ строеній, такъ и по расплановкѣ. Расквартированіе войскъ по населеннымъ пунктамъ весьма неудобно, въ виду ихъ разбросанности, скученности населенія и относительно небольшой вмѣстимости по числу дворовъ.

Сословный составъ населенія.

Составъ городского и сельскаго населенія въ сословномъ отношеніи весьма разнообразенъ. Наибольшую часть населенія (50,3%) составляютъ крестьяне, а затѣмъ мѣщане (9,5%), живущіе не только въ городахъ, но и въ уѣздахъ.

ТАБЛИЦА № 4.

Города и уѣзды.	Дворянъ.	Духовныхъ.	Почетныхъ гражданъ и купцовъ.	Мѣщанъ.	Крестьянъ.	Казаковъ.	Ссыльно-поселенцевъ	Разночинцевъ.	Воинскихъ чиновъ съ ихъ семьями	Иностранцевъ.	Инородцевъ	ВСЕГО.
АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ												
Г. Благовѣщенскъ. .	842	213	2301	38409	8426	1193	—	—	—	5539	417	57340
Г. Зейская-Пристань .	85	5	82	974	4071	—	—	63	133	—	550	5963
Амурскій уѣздъ . .	—	—	147	1036	83530	—	—	—	—	—	804	85517
круга Амур. каз. войска	55	131	70	85	3140	32544	—	140	—	—	56	36021
Горные округа . .	—	—	—	—	20949	—	—	—	—	—	—	20949
Всего въ области	982 (0,5%)	349 (0.2%)	2600 (1,2%)	40504 (19,7%)	120116 (58,3%)	33537 (16,34%)	—	203 (6,1%)	133 (0,06%)	5539 (2,7%)	1827 (0,9%)	205790
ПРИМОРСКАЯ ОБЛАСТЬ.												
Г. Владивостокъ . .	4170	41	8447	8801	23201	600	363	2075	—	36892	414	85004
Г Никольскъ-Уссур. .	270	79	286	7582	10285	184	219	273	20419	12479	115	52182
Иман., Никол. и Ольг. уѣз.	181	541	106	383	179983	24	146	25173	25620	35293	254	267704
Г. Хабаровскъ . .	2923	62	1151	12157	10015	577	885	564	11216	10433	43	50026
Хабаровскій уѣздъ .	36	37	24	129	21579	61	632	—	—	1122	4240	27860
Г. Николаевскъ. . .	489	27	228	1611	5197	54	159	51	1905	2906	73	12700
Удскій уѣздъ . .	67	35	2	55	3176	45	285	96	1408	886	7694	13749
Приморскій горный окр.	—	—	—	—	1839	—	—	—	—	2359	859	5057
Округа Уссур. каз. войска	99	28	—	9	124	25761	—	58	—	—	3066	29235
Всего въ области	8235 (1,5%)	850 (0,2%)	10244 (1,8%)	30727 (5,7%)	255489 (47%)	27306 (5%)	2680 (0,5%)	28290 (5,2%)	60568 (11,1%)	102370 (18,9%)	16758 (3,1%)	543517

Слѣдующее наиболѣе значительное по числу сословіе составляютъ казаки (8,1%).

Число купцовъ и почетныхъ гражданъ немного болѣ 1%. Это объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что торговля на Дальнемъ Востокѣ монополизирована въ рукахъ крупныхъ фирмъ, съ которыми не выдерживаютъ конкуренціи мелкіе торговцы.

Самое малочисленное сословіе представляетъ духовенство, составляющее 0,2% общаго числа жителей.

Число мѣщанъ такъ же, какъ и крестьянъ, въ Амурской области значительно превосходитъ то же число въ Приморской области.

Въ общемъ въ краѣ преобладаетъ земледѣльческій классъ населенія, къ которому, кромѣ крестьянъ, слѣдуетъ отнести

еще казаковъ, составляющихъ военно-земледѣльческое сословіе, что является вполнѣ естественнымъ, въ виду преобладанія земледѣлія надъ другими видами добывающей промышленности и слабаго развитія обрабатывающей.

Приростъ населенія.

Средняя рождаемость на 1000 жител. составляетъ 38,1 душъ, средн. смертность—23,8 и средній приростъ 14,3 души.

Указанныя цифры менѣе таковыхъ же среднихъ цифръ рождаемости и смертности Европейской Россіи, однако средній приростъ въ краѣ менѣе всего только на 4,3 души (на 1000 чел.); одной изъ причинъ послѣдняго явленія необходимо признать сравнительно повышенное число рожденныхъ въ теченіе года дѣтей, приходящихся на 1000 женщинъ.

ТАБЛИЦА № 5.

Города и уѣзды.	Число браковъ.	Число родившихся.	Число умершихъ.	Прибыло (×) или убыло (—).	Число рожденій на 1 т. населенія.	Число смертей на 1 т. населенія.	Приростъ (×) или убыль (—).	Число браковъ на 1 т. населенія.	Число рожденій на 1 т. женщинъ.
Амурская область.									
Г. Благовѣщенскъ	413	2284	2797	—513	39,8	48,7	—8,9	7,2	102,7
Г. Зейская-Пристань	60	366	201	×165	61,5	33,9	×27,6	10,0	152,4
Амурскій уѣздъ	832	4348	3555	×793	50,8	41.6	×9,2	9,6	130,5
Округа Амурск. казач. войска.	290	1665	1019	×646	46,2	28,3	×17,9	8,0	97,5
Горные округа	53	1000	566	×434	47,7	27,0	×20,7	2,5	334,0
Всего въ области	1648	9663	8138	×1525	46,9	39,5	×7,4	8	123,7
Приморская область.									
Г. Владивостокъ	265	1696	960	×736	19,9	11,2	×8,7	3,1	86,7
Г. Никольскъ-Уссурійскій	179	975	498	×477	18,8	9,7	×9,1	3,4	124,4
Иманск., Никольск., Ольгин.уѣзды	1404	10148	4767	×5381	35,2	15,1	×20,1	5,2	103,0
Г. Хабаровскъ	274	1963	936	×1027	39,2	18,7	×20,5	5,5	171,5
Хабаровскій уѣздъ	150	1067	661	×406	38,2	23,6	×14,6	5,4	83,9
Г. Николаевскъ	49	428	285	×143	33,7	22.5	×11,2	3,8	139,4
Удскій уѣздъ	57	1160	831	×329	84,3	60,3	×24,0	4,0	231,4
Приморскій горн. окр.	17	149	43	×106	29.4	8,5	×20,9	3.3	225,4
Округа Уссур. казач. войска	73	1306	724	×582	44,6	25,1	×19.5	2,5	100,6
Всего въ области	2468	18892	9705	×9187	34,7	17,8	×16,9	4,5	108,4

На Дальнемъ Востокѣ сравнительно повышена брачность; незамужнихъ женщинъ почти нѣтъ, особенно въ

крестьянскомъ быту, гдѣ каждый стремится обзавестись скорѣе хозяйкой дома, что вызывается отчасти и недостаткомъ рабочихъ рукъ.

Наибольшая цифра прироста (+16,9 душъ) населенія выпадаетъ на долю Приморской области; наименьшій приростъ даетъ Амурская область, гдѣ чрезвычайно повышена смертность.

Главными причинами, вызывающими повышенную смертность въ Амурской области, являются тяжелыя климатическія условія, почти полное отсутствіе медицинской помощи и антисанитарное состояніе населенныхъ пунктовъ (въ особенности большихъ, какъ г. Благовѣщенскъ).

Составъ населенія по возрасту.

Въ 1905 г. населеніе областей распредѣлялось по 10 лѣтнимъ возрастнымъ группамъ слѣдующимъ образомъ (въ %):

ТАБЛИЦА № 6.

Области.	0—9 л.	10—19 л.	20—29 л.	30—39 л.	40—49 л.	50—59 л.	60—69 л.	Свыше 70 л. и неизвѣстные.
Амурская	27,3	18,8	19,6	15,0	9,5	5,2	2,9	1,7
Приморская	19,8	13,4	33,5	15,2	9,6	5,0	2,3	1,2

Часть населенія въ рабочемъ возрастѣ отъ 20 до 60 лѣтъ составляетъ наибольшій процентъ, причемъ наивысшаго предѣла 63,3% онъ достигаетъ въ Приморской области: въ Амурской области рабочая часть населенія составляетъ 49,3%. Такой повышенный процентъ части населенія рабочаго возраста въ Приамурьѣ объясняется наплывомъ туда переселенцевъ и пришлаго рабочаго элемента, какъ изъ центра Россіи, такъ изъ Китая и Кореи.

Грамотность.

Процентъ грамотности въ населеніи, не считая дѣтей до 9-лѣтн. возраста, превышаетъ таковой для всей Имперіи (27%), причемъ наибольшій % грамотныхъ мужчинъ приходится на Амурскую область, гдѣ число ихъ, безъ дѣтей до 9-лѣтн. возраста, составляетъ 44%.

ТАБЛИЦА № 7.

Области.	На 1000 чел. приходится грамотныхъ.			На 10 грамотн. женщ. приходится грамотныхъ мужчинъ.	% грамотныхъ въ населеніи, не считая дѣтей до 9 лѣтняго возраста.	% грамотныхъ мужчинъ, не считая дѣтей до 9 лѣтняго возраста.
	Мужчинъ.	Женщ.	Обоего пола.			
Амурская . . .	347	119	248	29	32	44
Приморская . . .	324	82	247	40	30	38
Въ Россіи вообще .	293	131	211	22	27	39

Грамотность среди мужской части населенія распространена гораздо болѣе, чѣмъ среди женщинъ; такъ, въ Амурской области на 10 грамотныхъ женщинъ приходится 29 грамотн. мужчинъ, а въ Приморской—40.

Наибольшій % населенія (6,6%) получаетъ образованіе (начальное и общее) въ Амурской области; въ Приморской области—только 3,8%; между тѣмъ часть населенія въ учебномъ возрастѣ (отъ 10 до 20 лѣтъ) въ Амурской области составляетъ 18,8% и въ Приморской — 13,4%. Слѣдовательно, значительная часть молодежи обоего пола не имѣетъ возможности получить даже начальнаго образованія.

Изъ органовъ періодической печати издается: въ г. Владивостокѣ—8 газетъ, въ Хабаровскѣ—4, въ Никольскѣ-Уссур.—3, въ Николаевскѣ—2 и Благовѣщенскѣ—7.

Переселеніе изъ Россіи.

Мѣры къ заселенію русскими людьми нашихъ дальневосточныхъ окраинъ были приняты Правительствомъ по заключеніи въ 1858 г. Айгунскаго и Тянь-Цзинскаго договоровъ съ Китаемъ, по которымъ лѣвый берегъ Амура и Уссурійскій край поступили во владѣніе Россійск. Имперіи.

Однако, до 1900 г. трудность сообщеній съ этой окраиной, незначительность средствъ, отпускавшихся на переселенческое дѣло, неустойчивость взглядовъ Правительства на значеніе переселенія для экономическаго быта областей Европейской Россіи и, наконецъ, отсутствіе надлежащей

административной организаціи по завѣдыванію переселенческимъ дѣломъ на мѣстахъ—все это являлось сильнымъ тормазомъ для успѣшной колонизаціи края.

На сравнительно прочныя основанія заселеніе Дальняго Востока поставлено съ проведеніемъ желѣзной дороги и открытіемъ дѣйствій въ краѣ особыхъ партій по образованію переселенческихъ участковъ.

Къ 1-му января 1901 г. въ Амурской области насчитывалось крестьянскаго населенія — 54.020 душъ обоего пола — при общей численности русскаго населенія въ 109.338 чел, и въ Приморской—76.496 д. при численности въ 131.015 чел. Всего въ Приамурскомъ краѣ населенія было 350.708 душъ обоего пола, изъ нихъ русскихъ—240.353. По позднѣйшимъ же даннымъ населенія въ Амурской области—205.790 душъ обоего пола и въ Приморской —до 543.517, а всего до 749.307 душъ, въ томъ числѣ русскихъ крестьянъ: въ Амурской области—свыше 120 тысячъ и въ Приморской—218 тыс. душъ обоего пола.

Ростомъ переселенческаго движенія и средствъ на устройство переселенцевъ опредѣляется и объемъ работъ по образованію переселенческихъ участковъ.

Со времени учрежденія указанныхъ выше партій, до 1 мая 1908 г. отведено земли въ Амурской области на 56.385 душъ мужск. пола (1.258.865 дес.), и въ Приморской—на 75.900 душъ мужск. пола (1.800.000 дес.).

Въ результатѣ работъ 1908 г., отграничено подъ переселеніе участковъ въ каждой области приблизительно на 30 000 душъ мужск. пола, и въ 1909 году предполагалось отвести въ Амурской области до 40.000 и въ Приморской —до 30.000 душевыхъ долей.

По осуществленіи этихъ предположеній использованный подъ переселенческіе участки земельный фондъ достигаетъ въ обѣихъ областяхъ приблизительно 6 милліоновъ десятинъ.

Само собою разумѣется, что развитіе землеотводнаго дѣла въ краѣ отодвигаетъ неизбѣжно раіонъ работъ по образованію участковъ отъ болѣе доступныхъ и удобныхъ для хозяйства земель, заселяемыхъ естественно въ первой очереди, къ мѣстностямъ, болѣе удаленнымъ и, по ихъ

естественно-историческимъ условіямъ, съ большимъ трудомъ поддающимся сельскохозяйственной культурѣ.

Такъ, въ Амурской области заселена уже почти полностью лучшая ея степная часть—Зейско-Буреинская низменность, и землеотводныя работы охватили собою удаленныя сравнительно мѣстности Амурско-Зейскаго водораздѣла и раіоны средняго теченія Зеи и Селемджи. Въ Приморской области крестьянскими и казачьими селеніями заняты наиболѣе доступныя рѣчныя долины и прилегающія къ желѣзной дорогѣ мѣстности Уссурійскаго края.

Указанныя условія въ ряду колонизаціонныхъ мѣръ Правительства ставятъ на первое мѣсто вопросъ о дальнѣйшемъ расширеніи земельной площади, могущей обезпечить приливъ въ край новоселовъ—землепашцевъ.

Такое расширеніе запаса земель для переселенцевъ не можетъ, какъ показываетъ опытъ переселенческаго дѣла, итти произвольно, но должно по прежнему совершаться съ извѣстной планомѣрностью, переходя постепенно, по мѣрѣ заселенія и естественнаго улучшенія подъ вліяніемъ культурныхъ условій, отъ болѣе близкихъ къ заселеннымъ уже раіонамъ земель къ болѣе отъ нихъ отдаленнымъ мѣстностямъ. Этой задачѣ вполнѣ отвѣчаетъ принятая Вѣдомствомъ Землеустройства и Земледѣлія постановка дѣла сельскохозяйственнаго обслѣдованія и изученія подлежащихъ заселенію новыхъ раіоновъ Приамурья.

Такими обслѣдованіями охвачены нынѣ въ Амурской области, помимо смежныхъ съ крестьянскими поселеніями земель въ бассейнахъ р. Буреи и лѣвыхъ притоковъ нижняго теченія Зеи, мѣстности, прилегающія къ линіи будущей желѣзной дороги, которая сама по себѣ, не только должна приблизить образуемые здѣсь участки къ культурнымъ центрамъ, но и поднять ихъ хозяйственное значеніе.

Обслѣдованія въ предѣлахъ Приморскаго раіона, равнымъ образомъ, являются естественнымъ продолженіемъ землеотводныхъ работъ предшествующаго времени, а именно: исходятъ отъ заселяемыхъ мѣстностей Южно-Уссурійскаго и Хабаровскаго уѣздовъ и направляются къ сѣвернымъ частямъ послѣдняго, захватывая, въ низовьяхъ Амура, часть смежнаго Удскаго уѣзда.

Вся площадь обслѣдованныхъ пространствъ достигаетъ въ Амурской области 6.300.000 дес. и даетъ пригодныхъ для земледѣльческаго земель, приблизительно, на 100 000 душъ мужского пола, или около 25% всей обслѣдованной площади.

Движеніе населенія.

Прибыль населенія въ Приамурьѣ за 1908 г. въ среднемъ достигла 97,7 душъ на 1000 жит.: при этомъ увеличеніе населенія происходитъ, главнымъ образомъ, отъ прибытія въ край переселенцевъ и другихъ лицъ. Естественный же приростъ въ нашихъ областяхъ Дальняго Востока всего 14,3 душ. на 1000 жит. Такимъ образомъ, въ край прибываетъ народу почти въ 7 разъ болѣе, чѣмъ идетъ увеличеніе населенія путемъ прироста. Въ частности, въ Амурской области прибыль составляетъ около 80 душъ на 1000 жит., а въ Приморской—около 104 душъ.

Убыль отъ перемѣщенія населенія замѣчается, главнымъ образомъ, въ городахъ и пріисковыхъ раіонахъ, гдѣ постоянно происходятъ измѣненія въ количествѣ торговаго, промышленнаго, рабочаго и проч. люда. Въ Приморской области убыль населенія отъ перемѣщенія въ г. Николаевскѣ—32 душ. на 1000 жител. и въ Приморскомъ горномъ округѣ—83,2 душ. Въ послѣднихъ 2-хъ мѣстахъ численность населенія подвержена постояннымъ колебаніямъ въ зависимости отъ притока рабочихъ на рыбные промыслы и пріиски.

Воинская повинность.

Казачье населеніе Приамурья отбываетъ воинскую повинность на основаніи особаго положенія.

Гражданское населеніе Амурской и Приморской областей, согласно уст. о воинской повин., а также ВЫСОЧАЙШАГО повелѣнія 18-го іюля 1892 г., было освобождено отъ исполненія воинской повинности по 27 апр. 1901 г., что составляло одну изъ льготъ, необходимыхъ въ краѣ съ малочисленнымъ, поставленнымъ въ тяжелыя условія, населеніемъ. Только съ 1909 г. послѣдовало распоряженіе о привлеченіи къ отбыванію воинской повинности русскаго населенія и, состоящихъ въ русскомъ подданствѣ, корейцевъ обѣихъ областей.

Переселенцы въ Приамурьѣ и теперь пользуются льготами, причемъ отсрочки имъ исчисляются по достиженіи призывного возраста.

Число молодыхъ людей призывного возраста въ Приморской области въ 1909 г. составляло всего лишь 0,5% мужского населенія области, а число принятыхъ на службу въ войска всего около 0,2% той же части населенія. Въ числѣ принятыхъ грамотные составляютъ 68,9%.

Въ общемъ, число лицъ, подлежащихъ отбыванію воинской повинности въ Приамурьѣ такъ невелико, что не можетъ служить источникомъ пополненія расположенныхъ въ этомъ краѣ войскъ.

Казачьи войска.

Амурское казачье войско основано въ 1858 г., а Уссурійское—выдѣлено изъ его состава въ 1889 г. Такимъ образомъ, оба эти войска образовались сравнительно недавно и, такъ какъ они поставлены были въ трудное положеніе первыхъ колонизаторовъ и защитниковъ, пріобрѣтеннаго всего 50 съ небольшимъ лѣтъ тому назадъ Россіей, Приамурскаго края, то неудивительно, что численный составъ ихъ невеликъ. Въ Амурскомъ войскѣ насчитывается всего 32.344 душъ обоего пола, а въ Уссурійскомъ —25.860, чѣмъ и объясняется сравнительно слабая боевая мощь этихъ войскъ.

Казачьи войска Приамурья, въ силу исторически сложившихся условій, поставлены на стражѣ нашей границы съ Китаемъ (Маньчжуріей). Но задача эта нелегка для малочисленныхъ Амурскаго и Уссурійскаго войскъ, раскинувшихся вдоль Амура и Уссури, съ ихъ притоками и оз. Ханка—почти на 2500 вер.

Населенные пункты, разобщенные, большею частью, крайне пересѣченной или болотистой мѣстностью и бездорожьемъ, разбросаны въ Амурскомъ войскѣ въ среднемъ на разстояніи до 20 вер., въ Уссурійскомъ—до 11 съ лишнимъ верстъ одинъ отъ другого. На одну версту протяженія границы въ Амурскомъ войскѣ приходится 5—6 душъ мужского пола въ возрастѣ старше 14 лѣтъ, въ Уссурійскомъ—около 10 душъ. Казачьи селенія, сохранившія типъ русскихъ деревень средней полосы Россіи, не могутъ имѣть значенія оборонительныхъ или опорныхъ пунктовъ. Въ виду этого, при малочисленности выставляемыхъ Амурскимъ и Уссурійскимъ войсками строевыхъ частей, не представляется возможнымъ смотрѣть на нихъ, какъ на надежный оплотъ русской границы съ Маньчжуріей.

Важнѣйшіе населенные пункты и санитарныя условія Приамурья.

Изъ городовъ Приамурья наибольшее значеніе во всѣхъ отношеніяхъ имѣютъ: Хабаровскъ (административный центръ). Благовѣщенскъ, Владивостокъ, Николаевскъ, Никольскъ-Уссур. и другіе, болѣе мелкіе. Нѣкоторые изъ нихъ освѣщаются электричествомъ, большинство имѣютъ много каменныхъ зданій, богатыхъ магазиновъ, но не имѣютъ ни водопровода, ни канализаціи. Въ большинствѣ домовъ самое примитивное устройство отхожихъ мѣстъ, и притомъ весьма часто только во дворѣ, но не при домахъ.

Въ большинствѣ городовъ и селеній, а равно по дорогамъ суглинистая почва во время дождей превращается въ липкую, невылазную грязь, а въ лѣтнія жары, послѣ высыханія и размельчанія ея, образуются массы пыли, съ которой трудно бороться за отсутствіемъ водопровода.

Ассенизація въ городахъ самая примитивная—вывозная бочками на свалки; удаленіемъ нечистотъ всюду занимаются почти исключительно китайцы.

Источниками питьевой воды въ городахъ и селеніяхъ служатъ близъ-протекающія рѣки для прирѣчныхъ жителей и колодцы для домовъ, отстоящихъ далеко отъ рѣкъ. Вода въ колодцахъ вообще хороша, если въ нихъ не попадаетъ наземныхъ водъ. Вода изъ Амура и другихъ рѣкъ хуже, такъ какъ ее приходится брать у самаго берега, почему содержитъ много органическихъ отбросовъ и, благодаря быстрому теченію и часто глинистой почвѣ, минеральныхъ разложеній. Вообще же колодцы, особенно въ Амурской области, въ дѣлѣ водоснабженія занимаютъ весьма видное мѣсто, тѣмъ болѣе, что въ малоснѣжныя зимы много рѣчекъ и мелкихъ озеръ промерзаютъ до дна, и вода въ подобныхъ естественныхъ водоемахъ „задыхается“, т. е. становится вонючей и совершенно непригодной не только для людей, но и для скота,

Для г. Владивостока водоснабженіе является весьма больнымъ вопросомъ, особенно при постепенномъ ростѣ города.

Слѣдуетъ однако указать (особенно для Уссурійскаго края) на исключительно хорошія условія водоснабженія многихъ селеній, расположенныхъ по берегамъ быстрыхъ горныхъ рѣкъ со свѣжей, кристально чистой водой. Срав-

нительно рѣдкое расположеніе селеній и быстрота теченія спасаютъ отъ порчи эти источники живой воды.

О санитарномъ состояніи китайскихъ и корейскихъ кварталовъ въ городахъ — говорить не приходится; почти безъ исключенія это источники грязи и заразы въ городахъ.

Климатъ Дальняго востока суровъ, особенно въ Амурской области, и до крайнихъ предѣловъ капризенъ — въ Уссурійскомъ краѣ.

Старожилы Амурской и Приморской областей успѣли акклиматизироваться; нельзя того же сказать о новыхъ пришельцахъ изъ Европейской Россіи. Одни только переходы отъ 37° тепла въ тѣни лѣтомъ до 40° мороза зимой (на Амурѣ это не рѣдкость), конечно, не могутъ не отражаться вредно на новоселахъ и, особенно, на ихъ дѣтяхъ. Но какъ ни суровы здѣшнія зимы, это все-таки лучшее время года въ климатическомъ отношеніи и самое полезное для здоровья, при наличности, конечно, сносныхъ жилищныхъ условій и теплой одежды. Это объясняется тѣмъ, что зимой не бываетъ слишкомъ рѣзкой разницы между дневной и ночной температурой, не бываетъ оттепелей, воздухъ чистъ и небо неизмѣнно ясно.

Зимы въ Уссурійскомъ краѣ хотя и теплѣе амурскихъ, но переносятся повидимому хуже, вслѣдствіе болѣе частыхъ вѣтровъ, особенно непріятныхъ въ мѣстахъ, гдѣ мало выпадаетъ снѣга; вмѣсто снѣжныхъ вьюгъ, носятся тучи пыли. Изъ другихъ природныхъ условій, благотворно вліяющихъ на санитарное состояніе Дальняго Востока, слѣдуетъ указать на періодическіе дожди. Приамурскіе ливни, большею частью выпадающіе въ іюлѣ и августѣ, продолжаются обычно безъ перерыва въ теченіе одной, двухъ и даже трехъ недѣль. Такіе дожди, несомнѣнно, имѣютъ значеніе періодически производящейся естественной чистки селеній и городовъ, такъ какъ огромные потоки, несущіеся по улицамъ, захватываютъ съ собой, кромѣ нечистотъ, лежащихъ на поверхности земли, и наиболѣе загрязненную часть верхняго слоя почвы.

Климатическія и другія естественныя условія края налагаютъ нѣкоторый отпечатокъ и на бытъ населенія. Подъ вліяніемъ ихъ, а также и соціально-экономическихъ

причинъ, создается опредѣленная санитарная обстановка, опредѣленные навыки частной и коллективной жизни, обусловливающіе въ конечномъ счетѣ и уровень санитарнаго благополучія края.

Въ общемъ, старожилы Амурской области и Уссурійскаго края гораздо состоятельнѣе крестьянъ Европейской Россіи. Но большій матеріальный достатокъ мало вліяетъ на гигіеническую обстановку ихъ жизни. Пришельцы изъ разныхъ губерній Россіи принесли съ собой обычаи и предразсудки своей родины и, живя совмѣстною жизнью съ выходцами изъ другихъ губерній, обмѣниваются съ ними предразсудками, мало заимствуя другъ у друга положительныя стороны какого-либо иного жизненнаго уклада.

Зато рѣзкую разницу видимъ въ продовольствіи и одеждѣ Приамурскіе и Уссурійскіе крестьяне имѣютъ много и притомъ хорошей теплой одежды, питаются гораздо лучше и больше русскихъ крестьянъ.

Санитарная обстановка труда въ Приамурьѣ нѣсколько отличается отъ таковой же Европейской Россіи. Большинство сельскохозяйственныхъ работъ, въ силу особенностей климата, должны производиться спѣшно, почему значительная часть работы выполняется машинами; тѣмъ не менѣе на долю приамурскихъ крестьянъ средняго достатка въ лѣтнее время выпадаетъ большой и тяжелый трудъ, полулѣта жизнь протекаетъ вдали отъ дома на заимкахъ, и работа, сплошь да рядомъ, идетъ въ ненастную погоду на совершенно раскисшихъ поляхъ. Въ общемъ же жизнь крестьянъ, старожиловъ Дальняго Востока, легче жизни крестьянъ Европейской Россіи. Что касается воспитанія и кормленія дѣтей, то въ этомъ отношеніи крестьяне Приамурья ничѣмъ не отличаются отъ крестьянъ Европейской Россіи. Естественнымъ результатомъ такого воспитанія является высокая заболѣваемость дѣтей желудочно-кишечными и инфекціонными болѣзнями и большая ихъ смертность—особенно въ лѣтнее время.

Населеніе края, разбросанное на обширной площади и находящееся въ тяжелыхъ климатическихъ и санитарныхъ условіяхъ, нуждается въ возможно широкой организаціи медицинской помощи. Между тѣмъ имѣющіеся врачебный персоналъ и медицинскія учрежденія въ Приамурьѣ

весьма ограниченны, и притомъ, большая часть какъ тѣхъ, такъ и другихъ, сосредоточиваются преимущественно въ городахъ, а нѣкоторые уѣзды съ населеніемъ въ нѣсколько десятковъ тысячъ, отдѣленные отъ городовъ значительными разстояніями и бездорожьемъ, или совсѣмъ остаются безъ медицинскаго персонала (Амурское казачье войско), или имѣютъ 1—2 врачей и фельдшеровъ (Амурскій уѣздъ и др.) и въ рѣдкихъ случаяхъ больше. Наиболѣе многочисленный медицинскій персоналъ, какъ по числу врачей (85), такъ и относительно къ количеству населенія (одинъ врачъ на 6394 жит.), находится въ Приморской области; тамъ же имѣется и наибольшее число акушерокъ и повивальныхъ бабокъ. Въ Амурской области всего 21 врачъ, такъ что на каждаго изъ нихъ приходится болѣе 10 тыс. чел.

Лечебныя учрежденія распредѣляются между городами и уѣздами также невыгодно для послѣднихъ. Въ городахъ сосредоточены больницы и лазареты, хорошо обставленные, съ достаточнымъ медицинскимъ персоналомъ и съ числомъ мѣстъ, болѣе чѣмъ вдвое превышающимъ число ихъ въ уѣздныхъ лечебныхъ учрежденіяхъ—небольшихъ больницахъ и пріемныхъ покояхъ, рѣдко имѣющихъ болѣе 10 мѣстъ.

Аптеки почти всѣ находятся въ городахъ и только, какъ исключеніе въ этомъ отношеніи, являются уѣзды: Ольгинскій, Никольскъ-Уссур. и Иманскій, гдѣ имѣется 6 сельскихъ аптекъ.

Кромѣ перечисленныхъ лечебныхъ учрежденій, въ городахъ Амурской и Приморской областей имѣется нѣсколько военныхъ лазаретовъ, желѣзнодорожныя больницы, лечебницы Краснаго Креста и во Владивостокѣ обширный морской госпиталь.

Въ Амурской области нѣтъ никакой медицинской помощи казакамъ, если не считать нѣсколькихъ полуграмотныхъ фельдшеровъ; въ Приморской—дѣло организовано нѣсколько лучше, но въ обѣихъ областяхъ казаки вынуждены пользоваться помощью переселенческихъ, военныхъ и сельскихъ лечебныхъ учрежденій.

Въ сѣверныхъ округахъ Дальняго Востока наблюдается значительное количество прокаженныхъ. Проказа въ окрестностяхъ Николаевска (въ Удскомъ уѣздѣ) и частью въ Хабаровскомъ—эндемична.

Среди наиболѣе распространенныхъ болѣзней на Дальнемъ Востокѣ обращаетъ на себя вниманіе господство острыхъ и особенно инфекціонныхъ страданій, изъ которыхъ наибольшее значеніе для Приамурья пріобрѣли: оспа, корь, гришъ, тифъ, острыя желудочно-кишечныя заболѣванія и др. При климатическихъ условіяхъ края, быстрыхъ переходахъ отъ тепла къ холоду, отъ сухости воздуха къ сырости, отъ затишья къ бурямъ и обратно—понятно происхожденіе цѣлаго ряда простудныхъ заболѣваній, зависящихъ главнымъ образомъ отъ нарушенія теплового равновѣсія организма: заболоченность многихъ мѣстъ, конечно, способствуетъ тому же.

Однимъ изъ постоянныхъ очаговъ заразы являются города; такъ, въ Благовѣщенскѣ брюшной тифъ никогда не прекращается, достигая наибольшаго своего развитія въ концѣ лѣта и осенью.

ГЛАВА 4-я.

Дѣленіе на театры военныхъ дѣйствій и раіоны.

Разсматриваемыя области Дальняго Востока, выдвинутыя къ берегамъ Великаго Океана и удаленныя на нѣсколько тысячъ верстъ отъ центральныхъ частей Имперіи, пріобрѣтаютъ въ военномъ отношеніи весьма важное значеніе.

Восточная часть данной территоріи, составляющая въ административномъ отношеніи Приморскую область, занимая наиболѣе выдвинутое къ берегамъ Океана положеніе, врѣзываясь клиномъ вмѣстѣ съ тѣмъ между этими послѣдними и владѣніями Китая, и заключая въ себѣ важнѣйшіе объекты дѣйствій, именно: нижнее теченіе и истоки главной артеріи Востока—р. Амура съ одной стороны, а съ другой—плодородный Южно-Уссурійскій край съ отличнымъ естественнымъ портомъ и первоклассной крѣпостью Владивостокомъ, —пріобрѣтаетъ значеніе *передового дальневосточнаго театра* военныхъ дѣйствій.

Западная часть разсматриваемой территоріи—Амурская область, прилегая къ лѣвымъ берегамъ верхняго и средняго Амура и вмѣстѣ съ тѣмъ къ малонаселеннымъ

частямъ сосѣдней Маньчжуріи, получаетъ значеніе *связи указаннаго передового театра съ остальными частями Имперіи* и, прежде всего, *съ Иркутскимъ военнымъ Округомъ*, имѣющимъ значеніе передовой базы Дал. Востока.

Такимъ образомъ административное дѣленіе нашихъ дальневосточныхъ владѣній совпадаетъ съ дѣленіемъ ихъ въ военномъ отношеніи,— посему въ дальнѣйшемъ обзорѣ будемъ разсматривать отдѣльно Приморскую и Амурскую области, въ предѣлахъ вышеуказаннаго значенія ихъ.

Событія въ Китаѣ послѣднихъ лѣтъ, ростъ и усиливающееся военное могущество Японіи, выдвигаютъ на первый планъ вопросы обороны нашего Дальняго Востока и прочной его связи съ остальной территоріей Имперіи, тѣмъ болѣе, что разсматриваемыя области, сравнительно недавно присоединенныя къ владѣніямъ Россіи, требуютъ еще гигантской работы по колонизаціи края и его благоустройству.

Часть II.

ОБЗОРЪ ПРИМОРСКОЙ ОБЛАСТИ.

А. ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ.

ГЛАВА I-я.

Границы раіона и пространство.

а) Границы и свойства ихъ.

Сѣверовосточную, *восточную* и *южную* границы раіона составляютъ берега Охотскаго и Японскаго морей съ Татарскимъ проливомъ между ними; *западная* граница въ южной своей половинѣ (къ югу отъ г. Хабаровска) является пограничной нашей линіей съ Маньчжуріей и совпадаетъ отъ Хабаровска до оз. Ханки съ теченіемъ р. Уссури и притока ея Сунгача, пересѣкаетъ оз. Ханку и затѣмъ условной линіей спускается къ югу и оканчивается устьемъ р. Тумень-Ула; въ сѣверной части западная граница Приморской области пролегаетъ по горнымъ хребтамъ Ванда, Бурешнскій, Дуссэ-алинъ, Ямалинъ, составляющими вмѣстѣ съ тѣмъ восточную границу сосѣдней Амурской области; наконецъ, *сѣверную* границу составляетъ условная линія между хр. Ямалинъ и зал. Ульбанскимъ Охотскаго моря.

б) Пространство и важнѣйшія разстоянія.

Въ означенныхъ границахъ заключается пространство—550.765,8 квадр. верстъ.

Раіонъ вытянутъ съ сѣвера на югъ, и теченіемъ р. Амура дѣлится на двѣ части: 1) меньшую *сѣверозападную* и 2) большую *юговосточную*.

Протяженіе раіона съ сѣвера на югъ—1320 вер.; ширина раіона въ сѣверной части около 500 вер., въ южной —около 300—350 вер.

Разстояніе отъ г. Хабаровска до Николаевска по теченію (нижнему) р. Амура=886 верстъ, а до устья рѣки—928 вер.; отъ Хабаровска до Владивостока по линіи желѣзной дороги=717 вер.

в) Главныя операціонныя направленія театра войны, обнимаемыя даннымъ раіономъ.

Уже изъ разсмотрѣнія карты раіона явствуетъ значеніе слѣдующихъ пунктовъ: 1) г. Хабаровска—какъ узла рѣчныхъ, грунтовыхъ и желѣзнодорожныхъ путей, являющагося административнымъ центромъ и тыловою базою „дальневосточнаго передового театра", гдѣ сосредоточены склады и запасы всѣхъ видовъ довольствія округа; 2) крѣп. Николаевска, запирающаго входъ въ устье р. Амура, важнѣйшей водной артеріи нашего Дальняго Востока; 3) Южно-Уссурійскаго края съ его крѣпостью—портомъ Владивостокомъ; Южно-Уссурійскій край, будучи наиболѣе населенной частью области, являясь житницей ея, имѣя болѣе развитую сѣть путей, пріобрѣтаетъ особо важное значеніе, тѣмъ болѣе, что соприкасается съ болѣе культурными и болѣе населенными частями Маньчжуріи и Японіи (Кореи).

Такимъ образомъ, вытекаетъ значеніе: а) *коммуникаціонныхъ направленій*: 1) Хабаровскъ — Николаевскъ, 2) Хабаровскъ — Никольскъ-Уссурійскій и Владивостокъ: б) *внутреннихъ операціонныхъ направленій:* 1) Никольскъ-Ус. —ст. Пограничная или Полтавка; 2) Никольскъ—Барабашъ —Новокіевское; 3) Никольскъ—Шкотово—Сучанское побережье, и в) *внѣшнихъ операціонныхъ направленій*: 1) Хабаровскъ—Харбинъ (по р. Сунгари), 2) Никольскъ-Уссур.—Нингута и 3) Никольскъ-Уссур.—Новокіевское—Хунчунъ —Гензанъ.

ГЛАВА 2-я.

I. Поверхность раіона.

а) Рельефъ и почва.

1) *Сѣверозападная часть раіона* по устройству своей поверхности представляетъ мѣстность весьма гористую, особенно въ сѣверной своей части, пересѣченную во многихъ направленіяхъ горными рѣчками и ручьями, протекающими въ болотистыхъ долинахъ, имѣющихъ мѣстами,

б) Лѣса.

главнымъ образомъ на сѣверѣ, характеръ сплошной тундры. Кромѣ рѣчекъ, по раіону разбросано много озеръ большей или меньшей величины. Почти вся поверхность раіона, за небольшими исключеніями, покрыта густымъ лѣсомъ, мѣстами выгорѣвшимъ, вслѣдствіе бывающихъ здѣсь ежегодно пожаровъ, и въ большинствѣ случаевъ представляющимъ сплошную первобытную тайгу.

Береговая линія раіона, омываемая съ сѣвера Охотскимъ моремъ и водами Амурскаго лимана, представляется довольно изрѣзанной, образуя многочисленные мысы, полуострова, заливы и бухты.

Почти полное отсутствіе путей сообщенія, за исключеніемъ нѣсколькихъ тропъ и водныхъ линій; ничтожная плотность населенія, весьма рѣдкіе и разбросанные на огромныя разстоянія небольшіе населенные пункты съ единственнымъ областнымъ городомъ Николаевскомъ; суровыя климатическія условія, въ связи съ бѣдностью культуры и упомянутыми выше топографическими свойствами раіона, придаютъ ему характеръ мѣстности дикой, неприглядной съ весьма тяжелыми жизненными условіями.

Разсматриваемая часть раіона р. Амгунью можетъ быть раздѣлена на 2 части: *сѣверную*, болѣе гористую, и *южную*—менѣе гористую.

А). Основную массу высотъ *сѣверной части раіона* образуетъ хребъ. *Мевачанъ*, простирающійся съ востока въ сѣверо-западномъ направленіи, приблизительно до меридіана залива Рейнеке, а затѣмъ дугообразно поворачивающій на западъ и юго-западъ и оканчивающійся вблизи залива св. Николая.

Какъ бы продолженіемъ этого хребта служитъ хребъ. *Кивунъ*, простирающійся въ предѣлахъ раіона между рѣчкой Чидикчанъ и р. Амгунью.

Къ хр. Кивунъ съ запада примыкаетъ *хр. Токареу*, идущій въ юговосточномъ направленіи къ мысу Гроте.

Хребетъ Мевачанъ служитъ водораздѣломъ рѣкъ, впадающихъ въ р. Амуръ съ одной стороны, и въ Охотское море съ другой.

Отъ этого хребта на сѣверовостокъ и югозападъ отходятъ въ разныхъ направленіяхъ отвѣтвленія въ видѣ цѣлой

системы горныхъ массивовъ, увѣнчанныхъ рядомъ сопокъ, въ большинствѣ случаевъ неправильной конической формы. Отроги эти заполняютъ все пространство сѣверной части раіона отъ водной системы нижняго теченія р. Амура и отъ р. Амгуни на югѣ, до Охотскаго моря на сѣверѣ и зал. Св. Николая на западѣ.

По имѣющимся изслѣдованіямъ высшая точка хребта находится у истоковъ рѣчки Верхней Патхи, достигая 296 саж. высоты надъ уровнемъ моря; указанный пунктъ, образуя горный узелъ, лежитъ въ 13 верстахъ къ сѣверу отъ Чныррахскихъ высотъ.

Узелъ этотъ представляется въ видѣ скалистаго, еле доступнаго горнаго массива, своими отрогами занимающаго большую часть разсматриваемой половины раіона и господствующаго надъ всей окружающей мѣстностью.

Южные склоны какъ основного хребта, такъ и горныхъ отвѣтвленій его, вообще болѣе круты, нежели сѣверные. Часто встрѣчаются вершины со скалистыми, обрывистыми обнаженіями.

Вся горная система хр. Мевачана вулканическаго происхожденія и представляетъ скалистые массивы, покрытые тонкимъ слоемъ почвы, состоящей изъ песку, глины, ила и щебня. Вершины горъ по большей части не имѣютъ почвеннаго слоя, каменисты и поросли мохомъ. Рѣдко гдѣ по склонамъ высотъ слой почвы достигаетъ болѣе 1—2 фт. толщины, и только въ долинахъ, и то не во всѣхъ, онъ достигаетъ болѣе значительной толщины.

Вообще же, почва раіона или каменистая, или болотистая, и трудно поддается обработкѣ для хлѣбопашества.

Большая часть вершинъ безлѣсна; на нѣкоторыхъ растетъ кустарникъ и рѣдкій лѣсъ. Что же касается склоновъ, то они покрыты малодоступной тайгой или же горѣлымъ и сухостойнымъ лѣсомъ. Обыкновенно на верхнихъ частяхъ склоновъ лѣсъ болѣе рѣдкій, чѣмъ на нижнихъ, гдѣ онъ гуще и крупнѣе. Вслѣдствіе сѣвернаго положенія раіона и значительной высоты горъ, на многихъ вершинахъ, особенно съ сѣверной стороны, еще въ іюнѣ можно встрѣтить большія массы снѣга.

Изъ многочисленныхъ горныхъ группъ, образуемыхъ отвѣтвленіями Мевачанскаго хребта, до сихъ поръ мало обслѣдованнаго, болѣе извѣстны слѣдующія:

а) *Горная группа Мзы*, находящаяся между рѣчками Пыгаемъ и Чараголу, состоитъ изъ горнаго массива, увѣнчаннаго многими вершинами, изъ которыхъ наивысшая, гора Мзы, достигаетъ болѣе 150 саж. надъ уровнемъ моря. Отъ этой вершины съ восточной ея стороны отдѣляются два кряжа: одинъ направляется сперва на востокъ, а потомъ сворачиваетъ на сѣверъ, образуя мысы Пупри и Мачво (Тлянгетъ); а другой идетъ на юго-востокъ и оканчивается мысомъ Петахъ. Другіе два отрога отдѣляются отъ массива на сѣверо-западъ и спускаются въ долину упомянутыхъ выше рѣчекъ. Вся группа Мзы покрыта тайгой и мало доступна. Никакихъ тропъ на ней нѣтъ. Вершина Мзы можетъ служить хорошимъ сигнальнымъ наблюдательнымъ пунктомъ: съ нея открывается кругозоръ верстъ на 15—20 во всѣ стороны, причемъ особенно удобно наблюдать за движеніемъ судовъ, идущихъ со стороны Охотскаго моря и Татарскаго пролива, а также принимать и передавать сигналы съ мыса Меньшикова, горъ Прауль и Чадбахъ.

б) *Горная группа Прауль*, состоящая изъ центральнаго массива, отбрасывающаго отъ себя вѣерообразно къ сѣверу, востоку и югу нѣсколько отроговъ, увѣнчанныхъ цѣлой системой вершинъ. Высшей точкой этой группы служитъ гора Прауль, имѣющая болѣе 264 саж. высоты. Изъ упомянутыхъ отроговъ болѣе важнымъ по своей высотѣ и положенію вблизи Амура является Чадбахскій, съ вершиной Чадбахъ, достигающей болѣе 142 саж. высоты.

Вся поверхность горной группы Прауль и ея отроговъ покрыта тайгой и сухостойнымъ лѣсомъ. Площадки же на самыхъ вершинахъ горъ Прауль и Чадбахъ оголены отъ растительности и каменисты. Подъемъ на эти вершины очень труденъ, вслѣдствіе крутизны и валежника; легче взбираться по лощинамъ ручьевъ. Со стороны Амура отъ мыса Б. Чхиль имѣется тропа на горы Прауль и Чадбахъ.

Горная группа Прауль командуетъ надъ окружающей мѣстностью верстъ на 10—20 и представляется отличнымъ наблюдательнымъ и сигнальнымъ пунктомъ съ кругозоромъ

болѣе чѣмъ на 25 верстъ въ сторону Охотскаго моря и Татарскаго пролива.

в) *Чныррахская горная группа* образуется западными отрогами горы Прауль. Группа эта состоитъ изъ горъ Сигнальной, Владимірской, Преображенской и Федоровской. Южные склоны Чныррахской группы очень круты, сѣверные же довольно полого спускаются къ рѣчкѣ Нижней Патхѣ. По южнымъ склонамъ, на большей части ихъ, растетъ довольно густой лѣсъ и кустарникъ; на сѣверныхъ же склонахъ лѣсъ вырубленъ и они открыты.

Къ Чныррахской группѣ съ востока примыкаютъ высоты, надъ ней командующія, которыя, постепенно повышаясь, направляются къ горѣ Прауль, занимающей командующее положеніе по отношенію къ Чныррахской группѣ. Въ раіонѣ послѣдней группы расположены Чныррахскія укрѣпленія, образующія Николаевскую крѣпость.

г) Отъ основного горнаго узла хр. Мевачана почти въ прямомъ направленіи на югъ отходитъ отрогъ, увѣнчанный многочисленными вершинами, распространившійся по пространству между истоками р. Ныгай и рѣчками Нижн. и Верхн. Патхами.

Прилегающія съ сѣвера непосредственно къ Чныррахской горной группѣ высоты этого отрога на правомъ берегу р. Н. Патхи командуютъ надъ этой группой; ближайшая вершина имѣетъ высоту 160,8 саж. Съ южныхъ истоковъ р. Ныгай протоптана незначительная пѣшеходная и очень трудная для движенія тропа, выходящая къ верховьямъ р. В. Патхи. Отъ этой тропы, приблизительно не доходя 3-хъ верстъ до р. В. Патхи, отходитъ другая тропа къ Чныррахскимъ высотамъ.

д) Кромѣ разсмотрѣннаго отрога, отъ упомянутаго выше горнаго узла, отходитъ сначала на западъ, затѣмъ на юго-западъ другой отрогъ, простирающійся между рѣчками Б. Патхой и Камарой и спускающійся къ р. Амуру. Характеръ этого отрога такой же труднодоступный, какъ и предыдущаго.

е) Съ сѣвера, параллельно сѣверному участку этого отрога, въ разстояніи 3—4 вер. отъ него, протянулся большой и высокій отрогъ, имѣющій направленіе сначала отъ

сѣверныхъ истоковъ р. Ныгай на сѣв.-западъ, а затѣмъ, отъ восточныхъ истоковъ р. Камары на сѣверъ вдоль р. М. Иски. Отрогъ этотъ состоитъ изъ длиннаго горнаго массива съ поднимающимися на немъ многочисленными вершинами, постепенно понижающимися по мѣрѣ приближенія отрога къ зал. Счастья.

Съ сѣверовосточной стороны разсматриваемый отрогъ отбрасываетъ нѣсколько горныхъ кряжей, заполняющихъ пространство между р. Ныгой и р. Аври, и постепенно понижающихся по мѣрѣ приближенія къ зал. Счастья.

Всѣ высоты этого отрога покрыты сплошной первобытной тайгой, скалисты и труднодоступны. Между скалами ихъ протекаетъ множество горныхъ ручьевъ и рѣчекъ, большая часть которыхъ впадаетъ въ Амуръ, образуя болотистыя и топкія лощины, поросшія густымъ лѣсомъ, кустами и травою.

Характеръ мѣстности на этомъ участкѣ еще болѣе дикъ, суровъ и труднодоступенъ, чѣмъ въ остальныхъ частяхъ.

Хребетъ Кивунъ. Имѣющіяся свѣдѣнія объ этомъ хребтѣ скудны. Извѣстно только, что образуемая имъ горная цѣпь не высока, по склонамъ покрыта лѣсомъ, а на вершинахъ —мелкимъ кедровникомъ.

Хребетъ Токареу. Хребетъ этотъ, находясь въ сѣверозападномъ углу раіона, заполняетъ все пространство между верховьями рѣчки Аджакиль, рѣчкой Усальгинъ и зал. Св. Николая съ одной стороны и Ульбанскимъ зал. съ другой. Хребетъ высокъ, лѣсистъ, съ крутыми безплодными скалами, обращенными къ зал. Ульбанскому, тогда какъ къ зал. Св. Николая онъ спускается пологими склонами. Самый же мысъ Гроте или Тукургу, которымъ оканчивается хребетъ на сѣверѣ у моря, представляетъ высокую крутизну съ небольшимъ рифомъ у ея подножія, выступающимъ при малой водѣ.

Мевачанскій хребетъ въ связи съ хребт. Кивуномъ на всемъ протяженіи раіона отдѣляетъ Охотское море съ зал. Счастья и Св. Николая отъ р. Амура съ р. Амгунью. Исключительно гористый, пересѣченный и труднодоступный характеръ поверхности раіона, заполненнаго этими хреб-

тами и ихъ отрогами, дѣлаетъ сухопутное сообщеніе между упомянутыми водными пространствами чрезвычайно труднымъ, и только нѣсколько незначительныхъ тропъ связываютъ между собою эти пространства.

Въ виду такихъ условій, наиболѣе удобнымъ сообщеніемъ южнаго берега сѣверной половины раіона съ восточнымъ, сѣвернымъ и западнымъ берегами является только водный путь, существующій по Амуру, по лиману этой рѣки и по Охотскому морю.

Б). *Южная часть* даннаго раіона значительно ниже сѣверной, только что разсмотрѣнной. Здѣсь всю поверхность заполняетъ цѣлая система плоскогорій, раздѣленныхъ между собою долинами горныхъ рѣчекъ, образующихъ большія болотистыя пространства. Въ общемъ, мѣстность и этой части раіона очень пересѣченная, имѣющая дикій характеръ.

Изъ *отдѣльныхъ горныхъ кряжей*, распространившихся по разсматриваемой части раіона, извѣстны слѣдующіе:

а) *Горная группа Чаятынъ*, заполняющая пространство между правымъ берегомъ р. Има (праваго притока р. Амгуни) и притоками оз. Удыль. Группа эта имѣетъ характеръ плоскогорія, и лишь въ нѣкоторыхъ мѣстахъ выдаются высокія пики, на которыхъ снѣгъ лежитъ до іюля мѣсяца. Высоты эти почти всюду покрыты густымъ хвойнымъ лѣсомъ.

б) *Горы Якуганъ*, примыкающія съ юга къ группѣ Чаятынъ и занимающія пространство въ верховьяхъ рр. Пильду и Алдысъ (притока р. Бпчи); горы эти невысоки и покрыты лѣсомъ.

в) *Горы Сетко*, прилегающія съ юга къ предыдущимъ и находящіяся у верховьевъ р. Эворонъ, впадающей въ озеро того же имени. Эти горы состоятъ изъ ряда коническихъ сопокъ съ глубокими долинами.

г) *Горная группа Гау* въ долинѣ праваго берега р. Нуммуль (въ среднемъ теченіи).

д) *Горный кряжъ Бокторъ или Муктыръ*, протянувшійся между нижнимъ теченіемъ р. Горпна и р. Эворонъ. На сѣверовостокъ отъ этого кряжа, верстахъ въ 40 къ сѣверозападу отъ селенія Нижне-Тамбовскаго, поднимается гора Оанта, или утесъ Муравьева; у гольдовъ этотъ утесъ

извѣстенъ подъ именемъ „Священный“ (Оанта), и они всегда обходятъ его за десятки верстъ

с) *Хребетъ Чурки* направляется съ сѣверозапада на юговостокъ и тянется на продолженіи 25 вер., достигая ширины до 20 вер. Высота отдѣльныхъ вершинъ хребта около 2000—2400 фт. (Сахарная Голова). Скаты главнаго хребта у самаго гребня круты, скалисты и покрыты во многихъ мѣстахъ огромными глыбами гранита (гора Жерновая). Отроги, отдѣляющіеся отъ главнаго хребта къ югозападу, коротки и падаютъ крутыми скатами въ долины протекающихъ здѣсь рѣкъ.

Какъ главный хребетъ, такъ и его отроги, покрыты преимущественно рѣдкимъ лѣсомъ, который на южныхъ склонахъ заканчивается чахлымъ подлѣскомъ; лишь на главномъ хребтѣ лѣсъ мѣстами становится гуще.

Вообще же хребетъ Чурки можно считать проходимымъ для пѣхоты и конницы по всѣмъ направленіямъ; для колеснаго же движенія онъ недоступенъ. Черезъ самый хребетъ, кромѣ тропъ, дорогъ нѣтъ.

2. *Юговосточная часть раіона* обнимаетъ собою пространство между р. Уссури и нижнимъ теченіемъ р. Амура съ одной стороны, и побережьемъ Татарскаго пролива и Японскаго моря—съ другой. Почти вся эта площадь заполнена хребтомъ *Сихота-Алинъ* и его отрогами, которые придаютъ области гористый и чрезвычайно пересѣченный характеръ.

Хребетъ Сихота-Алинъ тянется отъ устья р. Амура до залива Петра Вел., почти параллельно побережью Тихаго Океана, служа водораздѣломъ между рѣками, впадающими непосредственно въ море, и бассейнами рр. Уссури и Амура. Общее протяженіе хребта Сихота-Алинъ съ сѣвера на югъ около 1200 вер.

Водораздѣльная ось хребта имѣетъ довольно прихотливое очертаніе, то приближаясь къ морскому побережью на 30—60 вер., то удаляясь отъ него на 100 и болѣе верстъ.

Въ виду обширности площади разсматриваемой части раіона, а также значительнаго протяженія хребта Сихота-Алинъ, для удобства разсмотрѣнія раздѣлимъ площадь раіона на 3 участка:

А) *Сѣверный*—отъ устья р. Амура до линіи—устья р. Хунгари—Императорская гавань.

Б) *Центральный—Приморскій*—до линіи устья р. Ула—зал. Св. Ольги.

В) *Южный*—до залива Петра В.

А. Площадь раіона, ограниченнаго съ запада и сѣвера теченіемъ р. Амура отъ с. Малмыжскаго вплоть до устья, съ сѣверовостока и востока побережьемъ Татарскаго залива, и съ юга условной линіей отъ устья р. Хунгари до Императорской гавани, имѣетъ крайне дикій горный характеръ.

Сихота-Алинскій хребетъ входитъ въ описываемый участокъ съ юга и тянется въ этомъ направленіи на протяженіи около 70 вер. Сдѣлавъ затѣмъ почти подъ угломъ въ 90° повороть къ западу, онъ описываетъ огромную дугу, около 150 вер., приближаясь сперва къ Амуру, а затѣмъ постепенно опять удаляясь къ востоку, гдѣ вновь принимаетъ сѣверозападное направленіе, въ которомъ и продолжается до с. Софійска. Здѣсь хребетъ постепенно понижается и образуетъ всхолмленную, болотистую мѣстность, отдѣляя отъ себя отроги въ восточномъ направленіи; послѣдніе, продолжаясь на сѣверъ до оз. Кизи, достигаютъ здѣсь наименьшей своей высоты.

Къ сѣверу отъ оз. *Кизи* хребетъ вновь повышается и заполняетъ своими отрогами всю сѣверную часть описываемаго участка; здѣсь онъ извѣстенъ подъ именемъ *Сѣверо-Озернаго* хребта.

Такимъ образомъ, по устройству поверхности, данный участокъ, въ свою очередь, можетъ быть раздѣленъ на три части:

1) Южная—отъ границы его, сел. Малмыжское—Императорская гавань до р.р. Муты, Хойль и Яй. Участокъ этотъ наименѣе изслѣдованъ; горы достигаютъ здѣсь наибольшей своей высоты; общій характеръ мѣстности дикій, первобытный.

2) Средняя—отъ р.р. Муты, Хойль и Яй (Ай) до озера Кизи и р. Табы; наиболѣе доступный и изслѣдованный участокъ.

3) Сѣверная—отъ озера Кизи и р. Табы до сѣверной границы раіона—рѣки Амура. Характеръ мѣстности этого

участка болѣе приближается къ характеру южной части раіона.

Войдя съ юга въ предѣлы участка Сихота-Алинскій хребетъ заполняетъ своими отрогами все его пространство. Въ западномъ направленіи отъ главнаго, станового хребта отдѣляется хребетъ *Ходзялъ*, дальнѣйшее продолженіе котораго носитъ названіе горъ *Таурулъ* и *Саркибокки*; сѣвернѣе отходятъ горы *Ныу-хонько*, *Наиръ* и *Кырки*. Дальнѣйшіе отроги Сихота Алина, отдѣлившись отъ станового хребта, принимаютъ затѣмъ направленіе, почти параллельное ему, имѣя общій склонъ къ р. Амуру.

Развѣтвленія Сихота-Алина, отходящія въ южной части участка къ востоку, значительно выше отроговъ западныхъ, имѣютъ характеръ еще болѣе дикій и предетавляютъ собою необитаемую мѣстность, почти совершенно недоступную для слѣдованія даже отдѣльныхъ людей. Восточные отроги круто спускаются къ Татарскому проливу: подъ отдѣльными наименованіями извѣстны здѣсь горы: *Императорская* (1990 фт.), *Топазовая* (2.700 фт.), *Мамачанъ* (1.090 фт.), *Мѣдная* (970 фт.), *Серебряная* (1.477 фт.), *Утесная* (1.075 фт.), *Сиземинъ* (1.020 фт.), *Аласу* (1.300 фт.) и др.

Достигнувъ средней части участка, Сихота-Алинскій хребетъ значительно понижается, направляясь на сѣверъ, къ озеру Кизи. Здѣсь, въ западномъ направленіи отъ станового хребта отходятъ горы *Сомонскія*, съ высшей точкой —горой *Сомонъ*. Западнѣе р. Яй возвышается высокая гора *Ягодная*, круто обрывающаяся въ обширное моховое болото. Дальнѣйшіе отроги въ западномъ направленіи не представляютъ препятствій для движенія, понижаясь постепенно по мѣрѣ приближенія къ Амуру. Самая высокая точка этихъ горъ—г. *Безымянная*, возвышающаяся у самаго с Софійска и командующая надъ всей окружающей мѣстностью.

Подходящіе къ оз. Кизи съ юга отроги Сихота-Алина, носятъ наименованіе *Приморскаго* хребта, съ высшими точками горы *Пальчикова* (по мѣстному «*Старуха*»), *Кастри* и *Казакевича*.

Въ то время, какъ горы южной части участка совершенно непроходимы, вслѣдствіе ихъ дикости даже для одиночныхъ людей, всѣ вышеперечисленные отроги средней

части Сихота-Алинскаго хребта доступны и сравнительно легко проходимы, за исключеніемъ только перевала черезъ *Сомонскія* горы, труднодоступнаго вслѣдствіе крутыхъ скатовъ его.

Достигнувъ озера Кизи, отроги Сихота-Алинскаго хребта значительно понижаются и вся мѣстность пріобрѣтаетъ характеръ менѣе дикій, представляя собою лишь всхолмленную страну.

У восточной оконечности озера Кизи отроги *Приморскаго* хребта входятъ въ связь съ таковыми же хребта *Средне-Озернаго*; послѣдніе круто спускаются къ вышеуказанному озеру, составляя вдоль берега лишь узкую береговую полосу.

Перебросившись въ сѣверную часть описываемаго участка, горы Сихота-Алинъ вновь начинаютъ подниматься и имѣютъ общее направленіе на сѣверо-западъ, круто подъ прямымъ угломъ, повернувъ къ западу по достиженіи сѣверной границы раіона р. Амура.

Отроги сѣверной части Сихота-Алинскаго хребта заполняютъ собою все пространство участка, опускаясь постепенно къ р. Амуру и оканчиваясь крутыми, высокими обрывами въ море у Татарскаго пролива.

Сѣверно-Озерный хребетъ, имѣя общее направленіе на западъ, представляетъ водораздѣлъ бассейновъ озеръ Кизи и Када.

Къ сѣверу отъ озера Кизи мѣстность начинаетъ вновь принимать все болѣе и болѣе дикій характеръ, напоминая собой южную часть Сихота-Алинскихъ горъ Отроги послѣднихъ извѣстны здѣсь подъ различными названіями.

Наконецъ, самая сѣверная часть участка отъ линіи—с. Михайловское—устье р. Тымы и до границы его р. Амура заполнена строгами Сихота-Алина, которые, то сближаясь, то разъединяясь, на первый взглядъ, вводятъ въ заблужденіе, заставляя ихъ считать только водораздѣлами рѣкъ, впадающихъ на западѣ въ Амуръ и на востокѣ въ Татарскій проливъ. Однако, ближайшее знакомство съ направленіями отдѣльныхъ хребтовъ, съ повышеніями и пониженіями хребтовой линіи, заставляютъ предположить возможность выдѣленія ихъ въ отдѣльную горную группу съ главнымъ узломъ на „высотѣ 450 саженъ“.

Отсюда хребты подъ разными наименованіями расходятся въ шести направленіяхъ, образуя рѣзко выраженные горные массивы съ вершинами, далеко уходящими въ небесную высь. Мѣстами массивы эти изрѣзаны глубокими трещинами, провалами и дикими долинами, мѣстами дремучими лѣсами, изрѣдка перемѣшанными съ красиво выдѣляющимися горными лугами.

Изъ всѣхъ хребтовъ наиболѣе мощное впечатлѣніе производитъ горный кряжъ, который, начинаясь высотою въ 450 саж., заканчивается горой, носящей названіе *Маркамъ*.

Изъ остальныхъ хребтовъ необходимо упомянуть о водораздѣлѣ между рѣками Хилкою, Кинею и Герою, извѣстнаго у населенія подъ названіемъ „*Гольцы*“, о *Лѣсномъ* и *Кедровомъ* хребтахъ.

„*Гольцы*“—водораздѣльные хребты р.р Хилки, Кини и Геры, тянутся въ направленіи ниже описанныхъ рѣкъ и извѣстны подъ этимъ названіемъ потому, что лишены растительности вблизи своей хребтовой линіи. Хребты эти высоки, дики и труднодоступны въ своихъ наиболѣе высокихъ точкахъ. Даже средняя общая высота ихъ, опредѣляемая на глазъ, дастъ превышеніе надъ прилежащею мѣстностью не менѣе 200—300 саженъ.

Лѣсной—хребетъ, составляющій водораздѣлъ между рѣками Акчею и Амуромъ, весь покрытъ мѣшанными лѣсами, и вообще очень труднодоступенъ.

Кедровый хреб. наполняетъ своими отрогами все пространство въ излучинѣ р. Амура отъ гиляцкаго селен. Дыльма до протоки, соединяющей д. Денисовку съ рыбалкою Курляндскихъ. Названіе свое хребетъ получилъ отъ кедровыхъ насажденій, которыя когда-то его покрывали. Теперь же хребетъ сильно оголенъ и только обгорѣлые стволы напоминаютъ о прежней растительности.

Б) *Центрально-Приморскій* участокъ представляетъ гористую страну, почти сплошь заполненную хребтомъ Сихота Алина и его отрогами. Равнинныя мѣста встрѣчаются лишь въ западной части раіона, по правому берегу р. Уссури и по берегамъ правыхъ притоковъ ея Кіи, Хора, Бекина и Имана съ Ваку Главный хребетъ Сихота-Алинъ является не обособленнымъ хребтомъ, а тянется въ видѣ

цѣлаго ряда параллельныхъ хребтовъ, имѣющихъ общее сѣверо—сѣверо-восточное направленіе и составляющихъ въ общемъ водораздѣлъ рѣкъ бассейна р. Уссури, съ одной стороны, и Японскаго моря, съ другой. Хребетъ Сихота-Алинъ, какъ по устройству поверхности, такъ и въ климатическомъ и въ почвенномъ отношеніяхъ, дѣлитъ всю площадь участка на 3 части: 1) самый хребетъ Сихота-Алинъ, 2) восточные его склоны и 3)—западные склоны.

1) Ось главнаго хребта Сихота-Алина, то приближаясь къ морскому берегу, то удаляясь отъ него, идетъ въ разстояніи отъ 20 до 100 верстъ отъ береговъ моря; наибольшее удаленіе хребта—у Императорской гавани 200 верстъ; наименьшее—у залива Пластунъ до 11 верстъ. Средняя высота главнаго хребта до 3.000 фт. Наивысшая точка его—гора *Голая*, верстахъ въ 10 сѣвернѣе мыса Олимпіады, достигаетъ 5.173 фут. надъ уровнемъ моря.

На всемъ почти протяженіи главный хребетъ покрытъ лѣсомъ, который въ связи съ полнымъ отсутствіемъ разработанныхъ путей сообщенія дѣлаетъ его крайне дикимъ и малодоступнымъ.

Перевалы черезъ хребетъ Сихота-Алинъ не всѣ изслѣдованы. Несомнѣнно, однако, что сѣверные изъ нихъ менѣе доступны, чѣмъ южные. Наиболѣе извѣстны въ предѣлахъ района: а) отъ Императорской гавани изъ долины рѣки Туту къ верховьямъ рѣки Дондона; б) отъ рѣки Черная (притока Хора, впадающаго въ р. Уссури) къ рѣкѣ Самальгу, текущую въ Японское море; в) отъ верховья Бекина на востокъ (въ 5 переходахъ отъ моря); г) отъ верховья Имана въ долину Тютихе (тоже въ 5 переходахъ отъ моря; послѣдніе три перевала высоки и трудны; д) отъ рѣки Фудзи къ р. Лифуле; перевалъ черезъ наивысокій лѣсистый хребетъ въ 45 верстахъ отъ моря; е) отъ притока р. Фудзи на р. Аввакумъ, впадающую въ заливъ Св. Ольги.

Разработанныхъ дорогъ къ этимъ переваламъ нѣтъ; есть лишь тропы; лучшая изъ нихъ—отъ залива Св. Ольги въ долину р. Фудзи—старая вьючная тропа.

2) Къ востоку отъ главнаго хребта Сихота-Алина вплоть до моря тянется съ сѣвера на югъ полоса шириной 20—100 верстъ, почти сплошь заполненная отрогам

главнаго хребта. Высшія точки ихъ не превышаютъ 2.000—2.500 фут. надъ уровнемъ моря. Отроги главнаго хребта, которые тянутся отъ залива *Св. Ольги* на сѣверъ, обыкновенно круто обрываясь въ море, представляютъ рядъ болѣе или менѣе скалистыхъ выступовъ, утесовъ, съ торчащими у ихъ подножія изъ воды камнями, и только при устьяхъ горныхъ рѣчекъ отдѣляются иногда отъ моря прибойными участками суши.

Равнинный характеръ со стороны морского побережья совершенно отсутствуетъ. Здѣсь, если и встрѣчаются равнины, то только исключительно по продольнымъ долинамъ, группирующимся преимущественно на юго-востокѣ, до бухты Св. Владиміра. Все остальное пространство является заполненнымъ цѣлою системою горныхъ грядъ, носящихъ общее названіе хребта Сихота-Алинъ.

3) Западные отроги Сихота-Алина менѣе круты и значительно длиннѣе восточныхъ склоновъ этого хребта. Эти склоны отдѣляютъ отъ себя длинные отроги, наполняющіе собою почти всю мѣстность до р. Уссури и составляющіе водораздѣлы правыхъ притоковъ этой рѣки. Общихъ названій отроги Сихота-Алина не имѣютъ, но въ каждомъ данномъ мѣстѣ имѣютъ свое мѣстное названіе. Таковы: по рѣкѣ Хору—горы *Мутаоу*, *Кетыкенъ*; по рѣкѣ Бекину—горы *Синку*, *Богумами*, *Алчанскія*, *Самуръ*: по рѣкѣ Иману—горы *Цыфаку*, *Сидаха* и др.

Высшія точки западныхъ отроговъ не превышаютъ 2.500—3.000 фут. надъ уровнемъ моря.

Изъ отдѣльныхъ хребтовъ въ предѣлахъ участка тянется одинъ только *Хехцыръ*, имѣющій направленіе отъ запада на востокъ, въ высшихъ своихъ точкахъ достигающій 3.000 фут. надъ уровнемъ моря и составляющій водораздѣлъ бассейновъ р.р. *Амура* и *Уссури*.

Въ нижнемъ и среднемъ теченіи Уссури, между этою рѣкою и отрогами Сихота-Алина, образуются двѣ обширныя равнины. Равнина нижняго теченія Уссури представляетъ преимущественно низменную мѣстность, почти сплошь покрытую лѣсомъ или кустарникомъ, а частью перерѣзанную озерками и болотами. Равнина средняго теченія Уссури

имѣетъ по преимуществу холмистый, степной характеръ; она большею частью открыта и маловодна; въ мѣстахъ, ближайшихъ къ р. Уссури, встрѣчаются болота и топи.

Гористые центральные участки предгорія Сихота-Алинъ въ большинствѣ случаевъ лишены почвеннаго покрова, вслѣдствіе крутизны горныхъ склоновъ.

Только на болѣе пологихъ склонахъ небольшихъ размытыхъ хребтовъ и сопокъ имѣются легкія перегнойныя почвы, мощностью около 12—15 сантим., образовавшіяся на поверхности склона и отчасти обогащенныя частичками перегноя, снесеннаго съ болѣе верхнихъ горизонтовъ возвышенностей.

Подпочвою обыкновенно является такой же перегнойный слой, только съ большимъ % каменистыхъ, мало разрушенныхъ обломковъ коренной породы, въ которую подпочва непосредственно и переходитъ. Отличаясь значительнымъ плодородіемъ, подобныя почвы къ сожалѣнію не имѣютъ большого распространенія.

Къ другому типу почвъ, пользующихся наибольшимъ распространеніемъ въ краѣ, относятся всѣ почвы низменныхъ пространствъ вдоль Уссури и главныхъ притоковъ, которыя въ свою очередь распадаются на нѣсколько типовъ и разновидностей, въ зависимости отъ частичной топографіи мѣстности. Вообще же здѣсь можно выдѣлить двѣ группы наносныхъ почвъ: а) почвы возвышенныхъ мѣстъ; сюда относятся болѣе или менѣе переработанныя атмосферными силами супесчаныя, песчаныя, съ малымъ % глинистыхъ частицъ, и боровыя почвы; б) почвы низинъ, развитыя, какъ показываетъ самое названіе, на пониженныхъ мѣстахъ, въ „падяхъ“, „луговинахъ“ и „низинахъ“; къ этому типу почвъ принадлежатъ различнаго рода суглинистыя, глинистыя, иловатыя и болотно-перегнойныя почвы.

В). Южная часть Приморской области имѣетъ такой же горный характеръ, какъ Центральная и Сѣверная ея части. Хребетъ, Сихота-Алинъ входитъ въ ея предѣлы между истоками рѣкъ Аввакумъ и Луфудзинъ; на протяженіи около 80 верстъ сохраняетъ юго-западное направленіе, а затѣмъ, отбросивъ къ югу, отъ горнаго узла *Чамбадынза*, отрогъ *Тачинъ гуанъ*, рѣзко сворачиваетъ къ западу; пройдя въ этомъ направленіи около 120 вер., водораздѣль-

ный хребетъ вновь круто сворачиваетъ къ югу, сохраняя это направленіе около 40 верстъ, послѣ чего опять дѣлаетъ крутой изломъ къ западу, постепенно понижаясь къ долинѣ р. Суйфунъ. Въ разсматриваемой части хребетъ Сихота-Алинъ служитъ водораздѣломъ бассейна озера Ханка и р. *Уссури*, съ одной стороны, и рѣчекъ, впадающихъ въ Японское море,—съ другой.

Водораздѣльная линія хребта подходитъ къ берегу Японскаго моря на разстояніе отъ 40—80 вер. и средняя ея высота къ сѣверу отъ г. *Чамба-дынза* колеблется отъ 4—5 тыс футъ надъ уровнемъ моря; къ югу отъ указаннаго узла высота хребта постепенно понижается и, при пересѣченіи его дорогами со ст. Сучанъ въ Ур. Анучино и изъ Майкинской въ Ивановку, перевалы черезъ него достигаютъ на первой лишь 2.370, а на второй—1.270 фт. надъ уровнемъ моря. Восточные склоны круты и обрывисты, спускаются къ морю отвѣсными утесами, достигающими 800 и болѣе футъ; лѣсъ (преимущественно хвойный) растетъ на нижнихъ площадяхъ склоновъ; верхнія же имѣютъ видъ круто падающихъ скалъ и прорѣзаны мѣстами узкими глубокими ущельями. Западные склоны Сихота-Алина менѣе круты и отбрасываютъ отъ себя длинные отроги, простирающіеся до р. Уссури и заполняющіе всю площадь къ востоку отъ послѣдней. Высота этихъ отроговъ не превосходитъ 2.500—3 000 футъ; они на всемъ протяженіи покрыты дремучими лѣсами, причемъ на южныхъ склонахъ растетъ по преимуществу лиственный лѣсъ. Въ предѣлахъ Уссурійскаго участка, хребетъ Сихота-Алинъ также труднодоступенъ, какъ и въ другихъ участкахъ; сообщеніе побережья съ долиной *Уссури* происходитъ по долинамъ рѣкъ, по пѣшеходнымъ тропамъ черезъ труднодоступные перевалы, но и эти сообщенія возможны не во всякое время года.

Съ запада въ Южно-Уссурійскій край вторгаются отроги различныхъ хребтовъ Чанбошаньской горной системы. Такъ, между озеромъ Ханка и р. Мурень тянется Пограничный хребетъ, составляющій водораздѣлъ ихъ бассейновъ.

Пространство же къ югу между р. Мо, впадающей въ озеро Ханка, и р. Суйфунъ, заполнено отрогами хребта *Вань-лин-гоу*, составляющаго отвѣтвленіе хребта Лаоэлина, связывающагося также и съ Пограничнымъ хребтомъ.

Свойства хребта *Ванъ-лун-гоу* представляются въ слѣдующемъ видѣ: абсолютная высота около 3.615 футъ; хребетъ раздѣляетъ систему р. Сяо-Суйфунъ отъ системы р. Суйфунъ; пересѣкается желѣзной дорогой и служитъ продолженіемъ Пограничнаго хребта.

Пространство отъ Суйфуна до р. Тумень-ула заполнено отрогами хребта *Мухшехэнь*, составляющаго такъ же, какъ и Ванъ-лун-гоу, отрогъ Лоэ-лина. Хребетъ этотъ представляетъ собою скалистый, обрывистый кряжъ, изрѣзанный оврагами, труднодоступный съ юга; пограничные его отроги состоятъ изъ невысокихъ, часто пологихъ увалов, покрытыхъ пастбищами или мелкимъ кустарникомъ: болѣе высокіе—лиственнымъ лѣсомъ.

Между горной системой Сихота-Алинъ на востокѣ и крайними отрогами горной Чан-бо шаньской страны на западѣ залегаетъ обширная сѣдловина, представляющая холмистую степь къ югу и юго-востоку отъ озера Ханка и по рѣкѣ Суйфуну. Эта степь къ югу отъ озера Ханка тянется верстъ на 100 до подошвы отроговъ Сихота-Алина, и верстъ на 20—50 къ востоку отъ верхняго теченія рѣки Уссури. Почва этой сѣдловины (черноземъ) вполнѣ пригодна для земледѣлія, и здѣсь сконцентрирована большая часть населенія Приморской области.

Послѣдняя юго-западная вѣтвь Сихота-Алина, пролегая между р.р. Суйфунъ и Май-хэ, вдается въ заливъ Петра Великаго въ видѣ узкаго, длиннаго и гористаго полуострова *Муравьевъ-Амурскій*, шириной въ началѣ въ 17 верстъ, а на югѣ до 10 верстъ, длиной—31 верста. Хребетъ этотъ прерывается проливомъ Босфоръ Восточный, а потомъ вновь появляется въ видѣ многихъ группъ, постепенно уменьшающихся гористыхъ острововъ, пролегающихъ въ томъ же, какъ и полуостровъ, юго-западномъ направленіи. Гребень хребта расположенъ ближе къ Уссурійскому заливу; хребетъ спускается въ него параллельными крутыми и лѣсистыми контръ-форсами, раздѣленными также лѣсистыми и труднодоступными ущельями, которыя орошаются ручьями, впадающими у подошвы горъ въ названный заливъ.

На западѣ хребетъ отдѣляетъ сравнительно длинныя и почти параллельныя развѣтвленія, медленно понижающіяся

съ приближеніемъ къ Амурскому заливу. Сѣверные и южные скаты почти всюду лѣсисты, очень круты. Ихъ западныя подошвы очерчиваютъ восточный берегъ Амурскаго залива.

Почва въ Южно-Уссурійскомъ краѣ, въ Приханкайской степи и въ наиболѣе плодородныхъ долинахъ, состоитъ изъ чернозема, рѣдко достигающаго полуторааршинной толщины. Обыкновенно слой перегноя колеблется отъ 2 до 8 вершковъ. По характеру распредѣленія почвы лучшія мѣста расположены въ ближайшихъ къ руслу рѣкъ частяхъ долины. Всего чаще встрѣчается суглинистая почва, съ примѣсью чернозема: грунтъ же въ предгорныхъ мѣстахъ состоитъ изъ гальки съ пескомъ, а въ другихъ изъ глины разныхъ оттѣнковъ и плотности. На увалахъ горъ встрѣчается преимущественно глина, покрытая перегноемъ. Это одна изъ причинъ, почему въ краѣ на горахъ часто можно наблюдать мочежины—глина не даетъ возможности водѣ просачиваться въ глубь; но въ сухое лѣто болотистыя мѣста настолько высыхаютъ, что движеніе по нимъ совершается безъ особаго затрудненія.

Такимъ образомъ, по устройству поверхности Приханкайскій раіонъ представляетъ обширную сѣдловину, площадью примѣрно въ 2 милліона десятинъ, удобную для колонизаціи и земледѣлія. Съ востока пролегаетъ хребетъ Сихота-Алинъ, отдѣляющій бассейны озера Ханка и Уссури отъ моря, и не имѣющій ни одной удобной колесной дороги. Съ запада протянулись отроги Чан-бо-шаня съ весьма ограниченнымъ числомъ путей изъ Южно-Уссурійскаго края въ Маньчжурію.

На югѣ долиной Суйфуна край связывается съ побережьемъ Японскаго моря, на участкѣ между заливами Посьетъ и Америка, а на сѣверѣ долиной рѣки Уссури съ бассейномъ рѣки Амура.

II. Воды.

в) Моря. На востокѣ описываемый раіонъ омывается водами Японскаго и Охотскаго морей, соединенныхъ между собою Татарскимъ проливомъ и отграниченныхъ отъ Великаго Океана архипелагами Курильскихъ и Японскихъ острововъ.

1. **Японское море**, окруженное со всѣхъ сторонъ землею, сообщается съ Китайскимъ моремъ, Великимъ Океаномъ и Охотскимъ моремъ проливами: Корейскимъ, Симоносекскимъ, Сангарскимъ, Лаперузовымъ и Татарскимъ, изъ коихъ лишь послѣдній находится въ нашихъ рукахъ.

Наибольшая ширина (съ востока на западъ)—675 миль, наибольшая длина (съ сѣвера на югъ)—860 миль.

Японское море мало промѣрено, но относится къ морямъ глубокимъ; опасности для плаванія составляютъ немногочисленныя отдѣльныя скалы и отдѣльно лежащіе острова, которыхъ также очень немного.

Теченіе въ Японскомъ морѣ представляется продолженіемъ западной вѣтви Куро-сиво, вступающей въ данное море черезъ Корейскій проливъ. Теплыя воды упомянутой вѣтви Куро-сиво выходятъ изъ Японскаго моря, большею частью, черезъ Сангарскій проливъ, будучи отчасти отклоняемы холоднымъ теченіемъ, идущимъ съ сѣвера.

Господствующіе вѣтры Японскаго моря могутъ быть подраздѣлены на 2 періода, рѣзко другъ отъ друга различающіеся: зимніе вѣтры, дующіе въ направленіи между СЗ-мъ и ЮЗ-мъ, и лѣтніе вѣтры, мѣняющіеся въ направленіи между СВ-мъ и ЮВ-мъ; правильность этихъ вѣтровъ нерѣдко нарушается. Замѣчено, что СВ, В и ЮВ вѣтры сопровождаются туманомъ или пасмурной погодой; при СЗ, З и ЮЗ-хъ вѣтрахъ бываетъ хорошая погода.

Штормы Японскаго моря можно раздѣлить на зимніе штормы и тайфуны; первые случаются преимущественно зимою, а тайфуны—во всякое время года, но, главнымъ образомъ, лѣтомъ и осенью и отличаются чрезвычайной силой.

Время дождей въ Японскомъ морѣ, совпадающее съ сезономъ тумановъ, продолжается съ мая по сентябрь; при дождяхъ, выпадающихъ въ іюлѣ и августѣ, осадки бываютъ очень обильны и нерѣдко причиняютъ наводненіе то одной мѣстности, то другой.

Бухты западнаго берега Японскаго моря къ сѣверу отъ бухты Лазарева покрываются всегда льдомъ—среднимъ числомъ $3^1/_4$ мѣс. и чѣмъ сѣвернѣе, тѣмъ дольше.

Приливы и отливы совершаются правильно, два раза въ сутки.

Восточное побережье Приамурья. а) Отъ *устья р. Тумень-Ула до мыса Поворотнаго*, на протяженіи 110 морскихъ миль, Японское море образуетъ обширный *зал. Петра В.* Этотъ заливъ вмѣщаетъ въ себѣ нѣсколько отличныхъ бухтъ и гаваней. Въ серединѣ своей онъ раздѣленъ полуостровомъ Муравьевъ-Амурскимъ (на южной оконечности коего находится кр. Владивостокъ) и группою острововъ, служащихъ его продолженіемъ, на 2 части, представляющія два обширныхъ залива Уссурійскій и Амурскій.

Берега залива Петра В. въ общемъ приглубы, возвышенны, мѣстами круто спускаются къ морю. Они весьма обильны гаванями и незначительными бухточками и заводями, имѣющими въ большинствѣ грунтъ удобный для якорныхъ стоянокъ; главный недостатокъ этихъ гаваней и бухтъ тотъ, что почти всѣ онѣ, представляя спокойныя стоянки осенью, лѣтомъ открыты господствующимъ Ю. и ЮВ. вѣтрамъ.

На всемъ побережьи условіямъ производства значительныхъ десантовъ, въ морскомъ отношеніи, удовлетворяютъ только гавани: Посьетъ, Славянка, Конгоуза и заливы: Стрѣлокъ, Востокъ и Америка. Полуостровъ Муравьевъ-Амурскій въ этомъ отношеніи не представляетъ ни одной бухты; кромѣ того крѣпость Владивостокъ дѣлаетъ высадку значительныхъ силъ на этомъ участкѣ невозможной.

Въ тактическомъ отношеніи для высадки десанта болѣе другихъ удобны заливы Востокъ и Америка, побережье которыхъ доступно на значительное разстояніе обстрѣлу съ моря. Однако въ стратегическомъ отношеніи высадки здѣсь не представляютъ удобствъ, вслѣдствіе значительнаго удаленія отъ предметовъ дѣйствій; въ этомъ отношеніи болѣе удобны бухты Конгоуза и Посьетъ.

Въ отношеніи замерзаемости зал. Петра В. покрывается льдомъ у береговъ неравномѣрно, причемъ въ теченіе $2^1/_2$ зимнихъ мѣсяцевъ (съ января до середины марта) для десантовъ противника открыты, и то не вполнѣ, лишь заливы: Посьетскій, Славянскій, Стрѣлокъ, Востокъ и Америка; ближайшій же къ предметамъ дѣйствій зал. Конгоуза недоступенъ.

б) *Отъ мыса Поворотнаго до зал. Св. Владимира* берега гористы и сѣвернѣе $43^{1}/_{2}^{0}$ сѣв. широты густо покрыты лѣсомъ; отроги горъ, сопровождающихъ береговую полосу, образуютъ у моря скалистые утесы, достигающіе мѣстами 1000 фт.; берегъ приглубъ и на всемъ его протяженіи въ разстояніи 1—2 миль отъ суши глубина моря доходитъ до 25—40 саж.; тамъ же, гдѣ горы спускаются къ морю пологимъ скатомъ, находятся бухты и заливы. Изъ послѣднихъ надлежитъ отмѣтить: бухты Успенія, Суду-хэ, Преображенія, Валентина, Евстафія; заливы Св. Ольги, Св. Владимира. Заливъ Св. Ольги съ пристанью Тихая вдается въ материкъ почти на 3 мили; глубина при входѣ 16—18 саж., по мѣрѣ удаленія внутрь уменьшается и достигаетъ 3 саж.; этотъ заливъ можетъ служить хорошей стоянкой судовъ при вѣтрахъ, дующихъ отъ запада черезъ сѣверъ до сѣверовостока. Въ глубинѣ залива расположенъ Ольгинскій поселокъ. Заливъ Св. Владимира длиной 5 миль, шириной $2^{1}/_{2}$: наибольшей глубины достигаетъ около 17 саж.

Море около зал. Св. Ольги не замерзаетъ, но заливъ покрывается льдомъ въ среднемъ на 160 дней (съ ноября по апрѣль).

Ожидать высадки значительныхъ силъ противника на этомъ участкѣ трудно по отсутствію предметовъ дѣйствій.

в) *Отъ зал. Св. Владимира до мыса Бѣлкина*, на всемъ побережьи, за исключеніемъ зал. Рында, не имѣется хорошихъ бухтъ для якорныхъ стоянокъ.

Берегъ на этомъ протяженіи приглубый и возвышенный, покрытъ лѣсомъ и кустарникомъ, причемъ скалистые въ море выступы—обнажены.

Море, сколько извѣстно, тутъ всегда свободно отъ льда.

Зал. Рында, возвышеннымъ мысомъ Астапева, дѣлится на 2 бухты, изъ которыхъ меньшая—южная бухта—носитъ названіе бухты Пластунъ, а сѣверная, значительно большая,—бухты Джигитъ.

Послѣдняя бухта представляетъ хорошую якорную стоянку при вѣтрахъ отъ запада черезъ сѣверъ до востока.

г) *Татарскій проливъ и его западный берегъ.* Татарскій или Сахалинскій проливъ ограниченъ на западѣ побережьемъ Приамурья, а на востокѣ—западнымъ берегомъ остр.

Сахалина. При своемъ южномъ входѣ Татарскій проливъ имѣетъ ширину до 170 миль: по мѣрѣ удаленія къ сѣверу съуживается и на параллели зал. Де-Кастри ширина его около 36 миль, а еще далѣе къ сѣверу, между мысами Лазарева и Погоби только 4 мили. Далѣе къ сѣверу проливъ вновь расширяется, обращаясь въ лиманъ р. Амура.

Оба берега Татарскаго пролива высоки и, большею частью, покрыты высокой травой и густымъ лѣсомъ, но еще почти не заселены и пустынны.

На западномъ побережьи пролива необходимо отмѣтить заливы: Императорская гавань и Де-Кастри, представляющіе для судовъ закрытыя, удобныя якорныя стоянки.

Въ лѣтніе мѣсяцы, во время господства въ проливѣ восточныхъ вѣтровъ, западный берегъ его неудобенъ для якорныхъ стоянокъ; за то можно становиться на якорь вдоль всего Сахалинскаго берега, но при условіи быть всегда готовымъ, при первомъ измѣненіи вѣтра къ западу, сняться съ якоря и отойти въ море.

Начиная съ марта и до конца іюля, за исключеніемъ небольшихъ ясныхъ промежутковъ въ одинъ или два дня, въ Татарскомъ проливѣ бываютъ почти постоянно морскіе туманы; всего чаще и гуще они случаются въ іюнѣ мѣсяцѣ.

Императорская Гавань представляетъ обширный заливъ, который, глубоко вдаваясь въ берегъ четырьмя извивающимися, узкими, длинными, приглубыми и почти совершенно закрытыми отъ вѣтровъ рукавами, съ выдѣлившимися отъ нихъ многими, но, большею частью, небольшими бухточками, по справедливости можетъ считаться одной изъ лучшихъ гаваней въ свѣтѣ.

Море около Императорской гавани не замерзаетъ, и только на 1 милю образуется у берега припай льда, но въ гавани сплошной ледъ образуется во всѣхъ ея бухтахъ въ началѣ ноября и держится до середины апрѣля: даже главная бухта гавани—зал. Хаджи, несмотря на его большую глубину и обширность замерзаетъ, хотя и не на столь долгій срокъ, причемъ морозы доходятъ до 40° Ц.

Отъ Императорской гавани до зал. Де-Кастри гористый и лѣсистый берегъ материка, направляясь на сѣв.-востокъ, хотя и приглубъ, но не образуетъ ни одной закрытой бухты.

Заливъ Де-Кастри врѣзается въ берегъ къ западу на 4 мили отъ входныхъ его мысовъ Клостеръ-Камень и Кастри, отстоящихъ другъ отъ друга на 4 мили. Заливъ со всѣхъ сторонъ окруженъ высокими горами, склоны которыхъ доходятъ до залива, образуя крутые скалистые берега, покрытые лѣсомъ. Нѣсколькими островами, лежащими почти по серединѣ залива, послѣдній дѣлится на 2 рейда: наружный—по восточную сторону острововъ и внутренній—по западную. Наружный рейдъ, имѣющій глубину отъ 4 до 10 саж., открытъ вѣтрамъ и волненію съ СВ., В. и ЮВ.; внутренній же рейдъ, покрытый съ моря островами и ихъ рифами, имѣющій глубину 4—6 саж., хотя и не всегда спокоенъ, но безопасенъ для якорной стоянки, въ особенности для неглубоко сидящихъ судовъ.

Заливъ Де-Кастри замерзаетъ (съ ноября до апрѣля).

Въ военномъ отношеніи этотъ заливъ представляетъ наиболѣе удобный пунктъ для высадки противника на всемъ побережьи Татарскаго пролива. Кромѣ сего заливъ Де-Кастри отстоитъ отъ Амура ближе, чѣмъ какой-либо другой пунктъ побережья, и отсюда къ Амуру ведутъ 2 дороги (одна—къ с. Софійскому, другая—къ с. Маріинску). Наконецъ, Де-Кастри—это ближайшая къ крѣп. Николаевску удобная якорная стоянка, гдѣ можно создать базу для флота, оперирующаго противъ Николаевска.

На всемъ протяженіи отъ залива Де-Кастри до мыса Лазарева берегъ гористъ, покрытъ лѣсомъ и мысы его выступаютъ обрывистыми скалами. Въ военныхъ цѣляхъ можетъ имѣть значеніе только бухта, находящаяся къ сѣверу отъ мыса Сущева, такъ какъ сюда выходитъ тропа отъ оз. Кади.

Владѣніе Лазаревскимъ полуостровомъ открываетъ свободное сообщеніе по всему южному фарватеру Амурскаго лимана и обезпечиваетъ свободу дѣйствій въ лиманѣ и подъ крѣпостью Николаевскомъ.

д) *Лиманъ р. Амура*, простираясь въ длину отъ параллели мыса Лазарева до параллели мыса Головачева на 75 миль, имѣетъ наибольшую ширину 25 миль противъ устья этой рѣки. Рѣка Амуръ, вливая свои быстро текущія воды въ этотъ обширный бассейнъ, образуетъ пес-

чаныя банки, которыя покрываютъ почти все пространство лимана, оставляя между ними лишь узкіе фарватеры. Вслѣдствіе этого входъ въ рѣку затруднителенъ и иногда опасенъ, особенно со стороны Охотскаго моря. Фарватеръ Татарскаго пролива отъ мыса Лазарева раздѣляется на два рукава: направляющійся къ сѣверозападу носитъ названіе Южнаго фарватера и вводитъ въ устье р. Амура, а другой, отдѣленный отъ него мелководной обширной банкой и направляющійся отъ м. Погоби къ сѣверозападу, называется Сахалинскимъ фарватеромъ и выводитъ въ Охотское море.

Ширина Южнаго фарватера—отъ $^1/_2$ кабельтова до 2 миль; глубина колеблется между 4—10 саж., уменьшаясь въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до 12 фут. Сахалинскій фарватеръ шире и глубже прочихъ; его глубина не менѣе 3 саж. въ малую воду.

Для болѣе безопаснаго плаванія по лиману и въ р. Амуръ поставлены створные знаки; фарватеры же во время навигаціи бываютъ обозначены поставленными бочками и вѣхами.

Навигація въ Амурскомъ лиманѣ заканчивается къ ноябрю, а иногда и ранѣе. Весною лиманъ освобождается отъ льда въ концѣ мая, а временами только въ началѣ іюня; наносный же ледъ изъ Охотскаго моря въ сѣверной части лимана можно встрѣтить даже въ іюлѣ.

2. **Охотское море** омываетъ сѣверные берега разсматриваемаго раіона, образуя рядъ заливовъ, изъ коихъ болѣе значительны: заливы Сахалинскій и Академіи; въ послѣдній заливъ врѣзаются три другихъ, довольно обширныхъ: восточный—зал. Св. Николая, средній—зал. Ульбанскій и западный—зал. Вел. Кн. Константина.

Дно Охотскаго моря постепенно и медленно понижается отъ береговъ къ его серединѣ, достаточно глубоко, но мало изслѣдованное.

Въ Охотское море впадаетъ много рѣчекъ, почти неизслѣдованныхъ, которыя при устьяхъ и вдали отъ нихъ образуютъ значительные бары, препятствующіе судоходству. Большимъ препятствіемъ плаванію по морю служатъ частые и густые туманы, а также льды, встрѣчающіеся въ этомъ морѣ не только въ маѣ, но даже въ іюлѣ и августѣ.

Въ югозападномъ углу Охотскаго моря, сѣвернѣе Тугурскаго залива, расположилась группа Шантарскихъ острововъ.

Отъ таянія массы снѣговъ въ Охотскомъ морѣ образуется лѣтомъ холодное теченіе, которое огибаетъ Шантарскіе острова и соединяется съ водами Амура.

Берега Охотскаго моря на разсматриваемомъ участкѣ состоятъ изъ крутыхъ горъ, которыя возвышаются въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до 2000 фт. и болѣе. Къ сторонѣ моря эти высоты почти всегда представляютъ отвѣсныя или нависшія скалы въ нѣсколько сотъ фут. вышины, выступающія изъ береговой линіи въ видѣ многочисленныхъ мысовъ. Характерною чертою берега является данная весьма невыгодная для мореплаванія, а именно: мысы эти обыкновенно продолжаются въ море многими камнями, а иногда сплошными рифами, выдаваясь мили на $1^1/_2$ въ длину: эти камни и рифы иногда совершенно скрыты подъ водой, иногда выходятъ наружу только при отливѣ, иногда выдаются изъ воды при всякомъ уровнѣ.

Прибрежье моря пустынно, лишь изрѣдка встрѣчаются бѣдныя поселенія, насчитывающія десятки, много сотни душъ.

г) Рѣки.

Главной водной артеріей области является нижнее теченіе р. Амура, прорѣзывающаго край въ сѣверовосточномъ направленіи, къ бассейну котораго относится большая часть рѣкъ раіона. Остальныя, по размѣрамъ менѣе значительныя рѣки и рѣчки, относятся къ бассейнамъ Японскаго и Охотскаго морей, омывающихъ берега раіона.

Р. Нижній Амуръ. Бассейнъ Нижняго Амура составляетъ площадь около 200.000 квадр. вер. при общей длинѣ рѣки 928 вер., считая отъ Хабаровска до устья между мысами Пронге и Табахъ.

Водоемъ Нижняго Амура дѣлится теченіемъ послѣдняго на 2 неравныя части. Меньшая изъ нихъ, правая по теченію рѣки, тѣсно заполнена отрогами Сихота-Алина и орошается сравнительно незначительными притоками Амура, къ тому же съ рѣзко выраженнымъ характеромъ горныхъ рѣчекъ. Самые большіе изъ этихъ притоковъ носятъ названіе Дондона и Хунгари.

Лѣвая сторона водоема въ 2^1_2 раза болѣе. Здѣсь протекаютъ крупные притоки: *Тунгузка*, *Горюнъ* и *Амгунь* и достигаютъ наибольшаго развитія тѣ пространныя, часто заполненныя большими озерами, болотистыя низменности, обиліемъ которыхъ характеризуются долины Нижняго Амура и его нѣкоторыхъ притоковъ. Впрочемъ, и въ этой части водоема крупныя возвышенности занимаютъ преобладающую часть площади, и общая поверхность ея представляется сильно пересѣченной. Характерную черту низменныхъ пространствъ, вытянувшихся по теченію Амура и его притоковъ, составляетъ ихъ равнинность. Приближаясь къ горнымъ хребтамъ, низменныя площади рѣзко отдѣляются отъ нихъ безъ замѣтнаго повышенія и переходной границы, и отдѣльные размытые горные хребты и болѣе мелкія сопки кажутся потопленными среди равнины, напоминающей собою какъ-бы водную поверхность. Эта равнинность не исключаетъ нѣкотораго паденія низменностей къ Амуру и отчасти ихъ котловинообразной формы, обильно заполненной стоячими и проточными водами.

У г. Хабаровска, Амуръ принимаетъ одинъ изъ крупнѣйшихъ своихъ притоковъ—*р. Уссури*. При этомъ еще верстахъ въ 45 выше Хабаровска, Амуръ отдѣляетъ отъ себя вправо рукавъ, соединяющій его съ Уссури, и, такимъ образомъ, здѣсь образуется большой, изрѣзанный многими протоками, островъ, поверхность котораго представляетъ собою болотистую низину.

Такимъ же низменнымъ и болотистымъ рисуется и все лѣвое побережье Амура, такъ что прибылыя воды нерѣдко разливаются по нему на громадное протяженіе; поэтому, здѣсь въ это время исчезаютъ уже какія-либо видимыя границы между Уссури и Амуромъ, между ихъ мелкими притоками, болотами и озерами, и среди всей этой массы воды, подступающей къ Хабаровску, особенно рѣзко выдѣляются возвышенности праваго берега, на которыхъ раскинулся самый городъ. Эти послѣднія начинаются, впрочемъ, только верстахъ въ 40 отъ Хабаровска, гдѣ къ правому, низменному до того берегу Уссури, нѣсколько выше начала описаннаго острова, подступаетъ крутой и высокій, но узкій и короткій хребетъ извѣстный подъ названіемъ *Хехцыра*. Къ нему присоединяется, далѣе, рядъ

сравнительно незначительныхъ холмовъ и, раздѣляясь къ Хабаровску широкою падью, они протягиваются затѣмъ у этого города еще верстъ 20 внизъ по рѣкѣ, до дерев. Воронежской.

Указанная выше обширная низменность лѣваго берега Амура покрыта роскошной по виду, но водянистой и мало питательной травяной растительностью. Горы здѣсь далеки и ближайшее разстояніе до нихъ отъ Хабаровска не менѣе 70 верстъ.

Эта низменность, постепенно суживаясь, простирается отъ Хабаровска еще верстъ на 400 внизъ по рѣкѣ, до устья впадающаго слѣва Горюна и заливается всюду на далекое разстояніе отъ берега. Лишь изрѣдка эти заливныя мѣста прерываются отдѣльно подступающими высотами.

Правая сторона рѣки рисуется нѣсколько иначе. Уже выше села Троицкаго правый берегъ становится значительно выше низменнаго лѣваго побережья и по сухому лугу поросъ рѣдкимъ мѣшаннымъ лѣсомъ.

За д. Малмыжъ вся Амурская долина замѣтно суживается; оба же берега рѣки близъ деревни представляются возвышенными, хотя, правда, и на короткомъ протяженіи. За Малмыжскимъ утесомъ хребетъ вскорѣ круто поворачиваетъ вглубь и уступаетъ мѣсто луговой низменности, которая незамѣтно соединяется съ заливной долиной р. Хура или Хунгари. Съ лѣвой же стороны Амура, въ 5-ти верст. ниже Малмыжа, за островами находится истокъ оз. *Болонскаго*.

Ширина Амурской долины ниже Малмыжа колеблется между 20—50 верст; долина богата лѣсомъ, и особенно хорошіе сорта и качества лѣсныхъ породъ встрѣчаются въ ея лѣвой половинѣ по склонамъ приозерныхъ возвышенностей.

За устьемъ р. Горюна берега Амура становятся выше, достигая нѣсколькихъ саженъ высоты, причемъ высота и крутизна береговъ его далеко не одинаковы.

Отъ поселка Киселевскаго лѣвобережныя возвышенности отходятъ отъ рѣки, и на 180 вер. амурскаго теченія, влѣво отъ него, разстилается низменная равнина, шириною верстъ 40, ограниченная далѣе гористымъ правымъ прибрежьемъ большого озера *Удыль*. Справа горы не уда-

ляются далеко отъ Амура уже до самаго устья, хотя на всемъ этомъ протяженіи онѣ нерѣдко прерываются пространными падями и обширными озерными котловинами. Впрочемъ, вообще горы подступаютъ къ берегу Амура и его протоковъ невысокими и пологими мысами, а среди послѣднихъ только выдѣляется своей крутизной и высотой мысъ *Аури* (на 42-й вер. отъ с. Маріинска—Успенскаго). Здѣсь фарватеръ пролегаетъ узкой полосой почти у самаго подножія мыса, и поэтому устроенъ наблюдательный постъ для пропуска судовъ, невидящихъ изъ-за мыса другъ друга. На всемъ указанномъ протяженіи по горамъ довольно много разнолѣсья, преимущественно, однако, изъ хвойныхъ породъ.

На большей части своего протяженія Н. Амуръ развѣтвляется на множество рукавовъ—протоковъ, часто занимающихъ обширную площадь. Многіе изъ такихъ протоковъ достигаютъ значительной ширины и глубины, превосходя иногда глубину главнаго русла, и тѣмъ сокращаютъ путь по Амуру.

Тѣ же протоки своими сліяніями образуютъ на Амурѣ, по его теченію, часто лабиринтъ низкихъ острововъ, покрываемыхъ водою во время половодья.

Ширина главнаго рѣчного русла на Нижнемъ Амурѣ колеблется отъ 1—$1^1/_2$ до 2—3 верстъ, достигая въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до 4—$4^1/_2$ и даже 5—$5^1/_2$ верстъ.

Къ такимъ болѣе широкимъ мѣстамъ относятся части Амура: ниже горы Уксели (4 вер.); противъ устья, впадающей въ Амуръ, р. Дондона: близъ с. Троицкаго (4—5 вер.); близъ с. Малмыжа (3—4 вер.); ниже д. В. Тамбовской ($3^1/_2$—$4^1/_2$ вер.); наконецъ, ниже г. Николаевска ширина рѣки постепенно увеличивается (противъ Николаевска общая ширина рѣки съ бухтой—$2^1/_4$ вер.), однако до праваго мыса *Вассэ* не превышаетъ 5-ти верстъ, и только за этимъ мысомъ сразу значительно увеличивается къ устью.

Послѣднее принято считать между мысами Табахъ (лѣвымъ) и Пронге (правымъ), которыми заканчиваются высокія горы, постоянно отъ Николаевска съ обѣихъ сторонъ сопровождающія теченіе Амура. Между этими мысами ширина Амура 15 вер., и среднее разстояніе отсюда до Николаевска, какъ уже было указано, опредѣляется въ 42 версты.

Промѣры рѣки, произведенные еще въ 1903 и въ 1904 г., подтвердили, что на всемъ нижнемъ теченіи Амура, отъ г. Хабаровска до Николаевска, не встрѣчается ходовыхъ глубинъ менѣе 10—12 фт. при самомъ низкомъ навигаціонномъ горизонтѣ.

Наименьшая глубина рѣки, встрѣчаемая притомъ на ничтожномъ, сравнительно съ общимъ, протяженіи послѣдней, опредѣлилась въ 10 фт., и это подтверждаетъ указаніе, что плаваніе современныхъ амурскихъ судовъ, съ ихъ обычной осадкой не болѣе 6 фт., никакихъ препятствій, въ смыслѣ недостатка глубинъ, по Нижнему Амуру не встрѣчаетъ.

Въ частности, на участкѣ Амура отъ Хабаровска до почт. станц. Курунъ, у которой фарватеръ рѣки описываетъ петлю влѣво, замыкаемую прямой и вдвое болѣе короткой Курунской протокой, насчитывается шесть перекатовъ (изъ которыхъ два приходятся на Курунскую петлю), и всѣ они отличаются узкими ходами.

Особенно же мелководнымъ изъ всего нижняго теченія Амура представляется участокъ, который можно считать сплошнымъ перекатомъ, начиная съ 177-й вер. отъ Хабаровска и до 218-й, т. е. на протяженіи въ 41 версту.

Такъ какъ рѣзкихъ измѣненій горизонта по высотѣ воды на Нижнемъ Амурѣ не наблюдается, то и нельзя ожидать сколько-нибудь рѣзкихъ перемѣнъ на глубинахъ перекатовъ. Во многихъ протокахъ Амура, въ теченіе большей части навигаціи, держатся глубины, достаточныя для плаванія рѣчныхъ судовъ обычной на Амурѣ осадки.

Средняя скорость теченія Нижняго Амура равна 3—3½ фт. въ сек., въ большую воду—скорость увеличивается до 4 фт. въ сек.

Наименьшая скорость, наблюдаемая чаще на послѣднихъ 200 вер., опредѣляется въ 1½—2 фт. въ сек. Но въ то же время, напримѣръ, у Николаевска наблюдаются скорости теченія иногда весьма значительныя—до 5 фт. и болѣе.

Наибольшія возможныя скорости по Нижнему Амуру, повидимому, слѣдуетъ полагать отъ 5 до 7 фт. въ сек.

Средняя продолжительность навигаціи по Нижнему Амуру—у Хабаровска въ 6 мѣсяц. (между 17 апрѣля и

18—20 окт.), а у Николаевска въ $5^1/_3$ мѣс. (между 7—10 мая и 17—19 окт.), причемъ такая разница является слѣдствіемъ только болѣе поздняго начала навигаціи въ послѣднемъ пунктѣ.

Наименьшую продолжительность навигаціи можно считать—у Хабаровска въ 174 дня ($5^1/_3$ мѣс.), а у Николаевска—въ 144 дня ($4^1/_3$ мѣс.).

Амурскій лиманъ, какъ называютъ часть Татарскаго пролива, прилегающую къ устью Амура, продолжительное время года также скованъ ледянымъ покровомъ. Конецъ навигаціи здѣсь не ранѣе такового у Николаевска, но начало навигаціи позднѣе и приходится на конецъ мая—начало іюня, когда въ Николаевскъ являются первыя морскія суда.

Все нижнее теченіе Амура (отъ Николаевска до Хабаровска) доступно для морскихъ судовъ съ осадкой въ 10—12 фт., и поэтому г. Хабаровскъ можно считать рѣчнымъ портомъ, доступнымъ морскимъ каботажнымъ судамъ.

Нижній Амуръ имѣетъ значеніе воднаго пути, связывающаго главный центръ Приамурья—Хабаровскъ—съ моремъ. Въ военномъ отношеніи для насъ онъ можетъ послужить путемъ сообщенія между Хабаровскомъ и крѣп. Николаевскомъ и тѣми укрѣпленными пунктами, которые возникнутъ на Н. Амурѣ въ зависимости отъ хода военныхъ операцій,—а также раіономъ для дѣйствій нашей военной рѣчной флотиліи, препятствующей наступленію противника по рѣкѣ.

Для противника Н. Амуръ можетъ послужить путемъ вторженія съ моря (со стороны устья или заливовъ Де-Кастри и Счастья).

Притоки Н. Амура. Изъ числа таковыхъ первое мѣсто въ раіонѣ, по своему значенію, принадлежитъ правому притоку—р. Уссури.

Р. Уссури—образуется изъ сліянія рѣкъ Даубихэ и Улахэ (Сандухэ), имѣетъ общее направленіе теченія съ юга на сѣверъ и достигаетъ длины около 600 вер.

Въ верхнемъ теченіи Уссури тянутся отроги Сихота-Алина, которые близъ д. Тихменево и пос. В. Медвѣдицкаго примыкаютъ къ рѣкѣ, упираясь въ нее своими запад-

ными склонами въ видѣ плоскихъ уваловъ. Ниже Уссури течетъ по равнинѣ, протягивающейся вплоть до устья р. Имана. Равнина настолько низка, что разливы Мурени и Сунгача нерѣдко обращаютъ ее въ обширное озеро. Однако у пос. Ильинскаго на правомъ берегу возвышается рядъ возвышенностей, то удаляющихся, то приближающихся къ рѣкѣ и мѣняющихъ такимъ образомъ направленіе русла. Далѣе прилегающая мѣстность имѣетъ характеръ гористый, а затѣмъ горы вновь переходятъ въ равнинное пространство, представляющее изъ себя низменность, богатую стоячими водами. Характеръ этой равнины сохраняется до устья р. Чирка. Далѣе возвышается отдѣльный хребетъ Хехцыръ, отроги котораго сопровождаютъ Уссури вплоть до ея впаденія въ Амуръ у ст. Казакевичево.

При сліяніи р.р Улахэ и Даубихэ Уссури имѣетъ ширину въ среднюю воду около 30 саж. Далѣе Уссури расширяется, и по принятіи такихъ значительныхъ рѣкъ, какъ Иманъ, Бикинъ, Мурень и др., становится весьма многоводною рѣкою и раздѣляется часто на многочисленные протоки среди острововъ: при устьѣ Уссури достигаетъ ширины до 2-хъ верстъ (ширина у Имана—130 саж.).

Скорость теченія: въ верховьяхъ—6—8 фт. въ сек., въ среднемъ теченіи отъ 3 до 6 фт. и въ нижнемъ—2—3 фт.

Глубина рѣки на всемъ протяженіи, въ среднюю воду, допускаетъ движеніе судовъ съ осадкой 3—3½ фт. Въ частые періоды мелководья вода падаетъ до 2-хъ фт. Благодаря многочисленнымъ извилинамъ русла рѣки, особенно въ среднемъ и нижнемъ теченіяхъ, образовались частыя песчаныя отмели и перекаты (около 32-хъ).

Поднятіе воды на Уссури бываетъ нѣсколько разъ въ году, завися отъ таянія снѣговъ и, преимущественно, отъ обильныхъ дождей, выпадающихъ лѣтомъ въ Уссурійскомъ краѣ.

Уссури покрывается льдомъ въ началѣ ноября и вскрывается въ первой половинѣ апрѣля.

Изъ притоковъ ея болѣе значительные слѣдующіе: *справа—р.р. Иманъ, Бикинъ, Бира, Поохоренокъ, Хоръ, Чирка и др.; слѣва—р.р. Сунгача, Мурень, Сихунинъ, Норъ* и др.

Всѣ названные притоки многоводны и въ бродъ непроходимы: долины ихъ покрыты лѣсами и въ большинствѣ болотисты.

Мостовъ, кромѣ желѣзнодорожнаго у ст. Уссури (длиною 120 саж.), нѣтъ.

На остальномъ протяженіи рѣки переправа совершается на паромахъ въ слѣдующихъ мѣстахъ: 1) близъ д. Успенки, 2) въ 12 вер. ниже ея и 3) около д. Иннокентьевки (подъемная сила паромовъ разсчитана на 75 чел.). Постоянныхъ бродовъ нѣтъ.

Фарватеръ рѣки обставленъ судоходными знаками отъ Хабаровска до устья Имана ($372^{3}/_{4}$ вер.).

До открытія движенія по Уссурійской желѣзной дорогѣ, р. Уссури съ Сунгачей и оз. Ханка были единственными путями для сообщенія между Хабаровскомъ и Южно-Уссурійскимъ краемъ. Въ настоящее же время судоходство по Уссури почти прекратилось и существуетъ лишь для нуждъ поселковъ и деревень, расположенныхъ по правому берегу рѣки.

Уссури—одна изъ главныхъ жизненныхъ артерій Приамурья, и въ ея долинѣ сгруппировалось почти все культурное, производительное населеніе. Съ проведеніемъ Уссурійской желѣзн. дороги значеніе Уссури, какъ пути сообщенія, замѣтно уменьшилось. Несомнѣнно, однако, въ будущемъ, съ экономическимъ развитіемъ раіона, значеніе ея опять возрастетъ. Плодородная долина ея праваго берега верхняго и средняго теченія до настоящаго времени является лучшей для земледѣлія. Богатые рыбные промыслы служатъ не только подспорьемъ въ хозяйствѣ, но и являются однимъ изъ главныхъ источниковъ благосостоянія казачьяго населенія.

Въ военномъ отношеніи Уссури также не лишена значенія: имѣя въ верхнемъ своемъ теченіи общее направленіе съ Ю.В. на С.З., она пересѣкаетъ всѣ пути, идущіе съ юга къ Хабаровску, представляя значительное препятствіе для наступающаго съ юга. Въ среднемъ и южномъ теченіи она прикрываетъ приуссурійскую равнину съ запада. Серьезность препятствія, представляемаго р. Уссури, всецѣло зависитъ отъ состоянія уровня воды.

Значеніе правыхъ притоковъ Уссури не меньше такового же самой рѣки. Необходимо лишь замѣтить, что колонизація въ настоящее время идетъ вверхъ по долинамъ этихъ рѣкъ, намѣчая, такимъ образомъ, будущія населенныя части раіона; кромѣ того, долины верховьевъ нѣкоторыхъ изъ этихъ притоковъ, при полномъ отсутствіи дорогъ, есть единственныя и естественныя направленія, связывающія приуссурійскую равнину съ побережьемъ Японскаго моря.

Въ военномъ отношеніи правые притоки средняго и нижняго теченія Уссури, имѣя общее направленіе съ востока на западъ, пересѣкаютъ своимъ нижнимъ, болѣе значительнымъ теченіемъ пути, идущіе съ юга на сѣверъ, представляя препятствія для движенія войскъ по этимъ направленіямъ. Значеніе ихъ, какъ препятствій, всецѣло зависитъ отъ состоянія уровня воды. Наиболѣе значительные изъ нихъ—какъ Иманъ, Бикинъ, Хоръ,—въ періодъ большой воды могутъ совершенно задержать движеніе войскъ.

Средняя ширина *р. Имана* на всемъ протяженіи почти одинакова, отъ 60 до 70 саж.; при устьѣ ширина рѣки достигаетъ до 120 саж.

Средняя глубина Имана при малой водѣ—6 фт. (наибольшая—15 фт., наименьшая—2 фт.).

Самымъ значительнымъ лѣвымъ притокомъ р. Имана является р. *Вакъ.*

Р. Бикинъ въ верхнихъ частяхъ имѣетъ ширину около 15 саж.; далѣе внизъ ширина увеличивается до 50 саж., а у желѣзнодорожнаго моста—до 100 саж.. Глубина Бикина также различна, такъ какъ на ней много перекатовъ, и колеблется отъ 1 до 20 фт.

Слѣдующее мѣсто въ раіонѣ изъ числа *притоковъ Н. Амура* (а по величинѣ—первое мѣсто) принадлежитъ *р. Амгуни.*

Р. Амгунь беретъ свое начало на сѣв.-восточномъ склонѣ Буреинскаго хребта, имѣетъ общее направленіе къ сѣв.-востоку, достигая длины около 800 вер. и площади бассейна около 58000 кв. вер.

Бассейнъ р. Амгуни ограниченъ съ правой стороны по теченію Буреинскими, затѣмъ Чукчагирскими горами и далѣе горами Чаятынъ съ ихъ отрогами; съ лѣвой стороны

по теченію Амгуни на западѣ тянутся водораздѣльные хребты Дуссэ-Алинъ и Ямъ-Алинъ, раздѣляющіе бассейнъ Амгуни отъ системы притоковъ рр. Зеи и Буреи; затѣмъ на сѣверѣ хребетъ Меванджа, горы Куртальскія и хребетъ Кивунъ. Всѣ эти хребты и горы являются водораздѣлами Амгуни отъ сосѣднихъ рѣкъ.

Верховье Амгуни (до д. Каменной — протяженіемъ 374 вер.) судоходнаго значенія не имѣетъ, такъ какъ рѣка носитъ здѣсь характеръ горнаго потока.

Ниже д. Каменной и до низовья Гаксанга (на протяженіи 111 вер.) Амгунь глубока, перекатовъ нѣтъ и возможно судоходство даже въ малую воду; ширина рѣки—отъ 150 до 200 саж., средняя глубина на этомъ участкѣ Амгуни—отъ 7 до 9 фт., а въ глубокихъ мѣстахъ—до 30 фт. Острова здѣсь встрѣчаются рѣдко, дно рѣки песчаное, но мѣстами встрѣчаются подводныя карчи. Берега большею частью низкіе, песчаные или глинистые, затопляемые при разливахъ и легко поддающіеся размыванію. Ср. скорость теченія—2 фт. въ сек.

Самымъ важнымъ населеннымъ пунктомъ на этомъ участкѣ рѣки является „Кербинскій складъ“ (золотые пріиски).

Ниже низовья Гаксанга и до начала Сомненской протоки,—на протяженіи 212 вер.,—на Амгуни образовался рядъ перекатовъ (числомъ 13).

Глубина перекатовъ при малой водѣ колеблется отъ 2 до 3 фт.

По характеру дна перекаты можно раздѣлить на каменистые и песчаные; изъ указанныхъ 13 перекатовъ—шесть каменистыхъ.

Перекаты Амгуни незначительны по протяженію и чередуются съ глубокими плесами, образуя одиночные мелкіе бугры; глубина плесовъ—отъ 8 до 16 фт.

Наибольшая скорость теченія воды на перекатахъ—отъ 4 до 8 фт. въ сек.

Помимо перекатовъ, препятствія для судоходства представляютъ разбросанные въ разныхъ мѣстахъ подводные камни.

Ширина Амгуни на данномъ протяженіи различна и мѣняется въ предѣлахъ отъ 100 до 250 саж.; ширина долины—отъ 4 до 11 верстъ.

Отъ начала Сомненской протоки до устья р. Амгунь обладаетъ хорошими глубинами; на всемъ этомъ протяженіи (102 вер.) нѣтъ препятствій движенію рѣчныхъ судовъ даже въ самую малую воду.

Ширина Амгуни при устьѣ около 250 саж., глубина болѣе 21 фт.

На сѣверъ отъ главнаго русла Амгунь отдѣляетъ къ Амуру много побочныхъ рукавовъ, изъ которыхъ болѣе значительны протоки *Меверъ* и *Тахта*.

Вскрывается отъ льда р. Амгунь въ первыхъ числахъ мая; ледоставъ наступаетъ въ половинѣ ноября. Дождевыхъ періодовъ два: лѣтній и осенній.

Судоходство по Амгуни возможно выше „Кербинскаго Склада" на 55 вер. до д. Каменной.

Изъ *притоковъ р. Амгуни* болѣе значительны слѣдующіе: р.р *Семи*, *Ниланъ* (Пиленъ), *Немиленъ*, *Ольдокиханъ* (Ольджаканъ), *Сомненъ*, *Имъ* (Эмъ), *Таксанга*, *Уда*, *Юскатинъ* (Южката) и др.; остальные притоки представляютъ изъ себя горныя рѣчки съ быстрымъ и извилистымъ теченіемъ и берегами, заросшими густымъ кустарникомъ.

Въ дождливое время года они вздуваются, затопляя прибрежную равнину, несутъ массу воды съ пескомъ и глиной въ Амгунь, засоряя ее и образуя банки и отмели. Въ сухое же время они сильно мелѣютъ и нерѣдко совсѣмъ пересыхаютъ.

Изъ **остальныхъ притоковъ Н. Амура** заслуживаютъ вниманія:

а) **слѣва**: р.р. *Тунгузка* (составляющаяся изъ двухъ вѣтвей:—лѣвой—р. Кура и правой—р. Уньма или Урми), *Горюнъ*, *Ваида*, *Камара*, *В. Патха*, *Н. Патха*, *Б. и М. Ваккеръ*, *Чадбахъ*;

б) **справа**: р.р. *Дондонъ*, *Хунгари*, *Тудуръ*, *Нуммуль*, *Кенза*, *Хилка* и друг.

Р. Тунгузка считается судоходной для мелкосидящихъ судовъ во всякое время навигаціи и на всемъ протяженіи. Ширина ея до 150 саж.; глубины—отъ 7 до 20 фт.

Тунгузка имѣетъ крайне извилистое русло, съ массой протоковъ и заводей, и протягивается среди низкихъ, затопляемыхъ и довольно рыхлыхъ береговъ, поросшихъ, боль-

шею частью, или травяной растительностью или лиственнымъ кустарникомъ (изъ тальника, осины, ольхи, тополя и др.). Главное русло Тунгузки впадаетъ въ Амуръ на 14-й верстѣ ниже Хабаровска, лѣвые же протоки вливаются и на 20-й верстѣ ниже послѣдняго.

Р. Горюнъ—длиною около 400—450 вер., впадаетъ въ Амуръ двумя значительными рукавами; главный изъ нихъ, шириною при устьѣ въ 400 саж., приходится въ 403 вер. ниже Хабаровска; второй же рукавъ, шириною до 100 саж., вливается въ Амуръ въ 9½ вер. выше.

Ширина Горюна близъ устья колеблется между 300—400 саж., выше—50—70 саж., а иногда уменьшается до 25—30 саж.; глубина около 20 фт., выше устья—отъ 10 до 18 фт., еще выше 4—6 фт. и менѣе. Дно рѣки мѣстами завалено камнями, деревьями, пескомъ и иломъ, и, при быстромъ паденіи воды, здѣсь только съ трудомъ можно поднять по рѣкѣ лодку посредствомъ бичевы и шестовъ. Впрочемъ, несмотря на это, сплавъ по рѣкѣ всегда возможенъ.

Р. Горюнъ принимаетъ въ себя очень много притоковъ.

Остальные *лѣвые притоки Амура* (изъ числа вышеуказанныхъ) впадаютъ въ него на протяженіи между Амгунью и устьемъ Амура; почти всѣ они берутъ начало изъ горныхъ отроговъ, имѣютъ въ верхнемъ своемъ теченіи горный характеръ, а въ среднемъ и нижнемъ—протекаютъ по луговымъ болотистымъ (впрочемъ доступнымъ), широкимъ долинамъ. Ширина и глубины ихъ различны, но вообще незначительны.

Изъ *правыхъ притоковъ Амура* значительнѣе другихъ р. *Хонгонъ* и *Хунгари*. Какъ эти рѣки, такъ и другіе правые притоки Амура имѣютъ горный характеръ, быстрое теченіе и отличаются страшной засоренностью русла, порожистостью фарватера, почему почти всѣ они не только не пригодны для судоходства, но трудны и для сплава.

Рѣки бассейновъ Татарскаго пролива и Японскаго моря. Всѣ рѣки бассейна Татарскаго пролива и восточнаго побережья Приморской области—до зал. Уссурійскаго (части залива Петра В.) берутъ начало въ отрогахъ Сихота-Алинскаго хребта, имѣютъ горный характеръ, быстрое теченіе и,

вслѣдствіе того, что хребетъ Сихота-Алинъ придвинутъ къ побережью, незначительны по своему протяженію.

Отличительной чертой всѣхъ этихъ рѣкъ являются бары у ихъ устьевъ, преграждающіе входъ въ рѣку и заставляющіе часто рѣку искать выходъ въ море между баромъ и берегомъ, слѣдствіемъ чего часто являются отложенія новыхъ песчаныхъ отмелей, вновь мѣняющихъ направленія устья рѣки.

Къ **бассейну Татарскаго пролива** относятся р.р. *Худи*, *Тымь*, *Чомэ*, *Черная*, *Сомонь*, *Дуй*, *Сиземинь*, *Дата* (Тумнинъ), *Императорская* (Ходжи), *Копи*, *Нельма*, *Кушунгоу*, *Соя*, *Амгу* (Амагу) и другія болѣе мелкія.

Р.р. *Тымь*, *Черная* и *Чомэ* въ военномъ отношеніи имѣютъ то значеніе, что, слѣдуя по нимъ вверхъ, можно достигнуть тропы изъ с. Богородскаго къ мысу Лазарева. По своимъ размѣрамъ эти рѣки незначительны и для судоходства негодны.

Р. Дата (Тумнинъ)—одна изъ большихъ рѣкъ, впадающихъ въ Татарскій проливъ. Передъ устьемъ р. Дата имѣетъ ширину около 100 саж.; баръ, съ глубиной на немъ около 6—7 фт. и съ двумя песчаными кошками по обѣимъ сторонамъ его.

Р. Дата и правый притокъ ея—р. Хута имѣютъ большое значеніе для мѣстнаго населенія, такъ какъ въ зимнее время служатъ единственнымъ путемъ сообщенія (на собакахъ) съ долиной р. Амура. Лѣтомъ же сообщеніе прерывается, ибо, вслѣдствіе весьма быстраго теченія, движеніе по Датѣ на лодкахъ до впаденія въ нее Хуты и по послѣдней рѣкѣ очень опасно.

Р. Императорская (Ходжи) впадаетъ въ Императорскую гавань, имѣетъ длину около 150 вер. и глубину отъ 4 до 18 фт. При устьѣ рѣки поперекъ залива лежитъ песчаный баръ, глубиною отъ 1 до $2\frac{1}{2}$ фт. Рѣка доступна плаванію лодокъ на 40 вер. выше устья, но слишкомъ быстра, особенно въ прибылую воду. Въ долинѣ рѣки и на близъ-лежащихъ горахъ много лѣсу какъ хвойнаго, такъ и лиственнаго.

Притоки Императорской рѣки слѣва: Синали и Туто.

Р.р. *Соя* и *Амгу* (Амагу) впадаютъ въ море близъ мыса Бѣлкина.

Къ **бассейну Японскаго моря** относятся рѣки: *Найна* 1-я и 2-я, *Кулумбэ* (Килимка), *Такхома* (Такэма), *Сяокема* (Сеами), *Билинбезъ* (Билимбэ), *Сакхомэ* (Сахобэ-Саденбея), *Хунтами*, *Синанца*, *Сехобэ*, *Мутухэ*, *Тютихэ*, *Б. Чарахъ* (Чараголу), *Тадиму*, *Вайфудзинъ*, *Сучанъ*, *Майхэ*, *Суйфунъ*, *Тумень-Ула* и др.

Большинство изъ этихъ рѣкъ и рѣчекъ имѣютъ въ длину не болѣе 50—75 вер.: ширина ихъ близъ устьевъ достигаетъ 20—60 саж., и онѣ почти всюду въ сухое время проходимы въ бродъ. Но, имѣя чисто горный характеръ, онѣ отличаются быстрымъ теченіемъ, а во время дождей обращаются въ бурные потоки, затопляющіе прирѣчныя долины. Большею частью эти рѣчки протекаютъ въ горныхъ лѣсистыхъ ущельяхъ или болотистыхъ падяхъ. Замерзаніе рѣкъ, обыкновенно, происходитъ не позднѣе первыхъ чиселъ декабря, причемъ замерзаніе начинается съ низовьевъ, гдѣ теченіе болѣе медленное.

Болѣе значительныя по величинѣ изъ перечисленныхъ выше рѣкъ бассейна Японскаго моря и болѣе важныя по своему значенію — р.р. *Сучанъ*, *Майхэ*, *Суйфунъ*, *Тумень-Ула*.

Значеніе р. *Сучана* обусловливается тѣмъ, что она впадаетъ въ заливъ Америка, удобный для десанта непріятеля: изъ населенной долины этой рѣки идутъ пути къ Владивостоку и Никольску: желѣзнодорожный, почтовый, проселочный и вьючный.

Значеніе р. *Майхэ* заключается въ томъ, что она протекаетъ вдоль важной Майхинской позиціи, лежащей на кратчайшихъ и удобнѣйшихъ путяхъ къ Никольску и Владивостоку и представляетъ собою, особенно въ нижнемъ своемъ теченіи, довольно серьезную преграду противнику, наступающему съ юговостока.

Р. Суйфунъ беретъ начало въ предѣлахъ Маньчжуріи, составляясь изъ 2-хъ рѣкъ: Та-Суйфунъ и Сяо-Суйфунъ, вытекающихъ изъ хребта Тайпин-линъ. Ширина Суйфуна уже въ мѣстѣ пересѣченія его дорогой Полтавка—Нингута достигаетъ 40 саж., въ дождливое же время—70 и болѣе саж.; переправа на паромѣ. Дно Суйфуна ровное, покрытое галькой; теченіе быстрое.

Устье имѣетъ нѣсколько фарватеровъ среди осыхающихъ мелей, но всѣ они узки, извилисты и мелководны

(кромѣ восточнаго); ширина дельты около 5 вер.. Близъ села Раздольнаго долина Суйфуна сильно съуживается съ одной стороны отрогами Сихота-Алина, съ другой Мухдехэня. Ниже Раздольнаго долина расширяется, становится болотистой, трудно проходимой.

Глубина рѣки выше Раздольнаго въ обыкновенную воду рѣдко превышаетъ 2—3 фт.; во время же дождей бывали случаи, когда уровень воды возвышался до 7 саж. выше ординара, и тогда происходили опустошительныя наводненія. Переправы совершаются или по бродамъ (въ мелководье), или на паромахъ.

Паромныя переправы существуютъ: у с. Константиновскаго, 2 парома близъ Никольска; мосты: у с. Раздольнаго (на сваяхъ, съ дамбой черезъ всю долину) и у Никольска (плавучій).

Р. Суйфунъ замерзаетъ въ среднемъ на 4 мѣсяца. Для судоходства представляетъ большія затрудненія. До проведенія Уссур. дороги Суйфунъ имѣлъ значеніе, какъ путь—лѣтомъ на пароходахъ и баркахъ, а зимой по льду—для сообщенія Владивостока съ Никольскомъ.

Военное значеніе Суйфуна заключается въ томъ, что онъ пересѣкаетъ пути изъ Посьетскаго района къ Владивостоку и Никольску; особенно важенъ въ этомъ отношеніи участокъ ниже Раздольнаго, являющійся серьезнымъ препятствіемъ; сто долиной происходитъ сообщеніе между побережьемъ и среднею частью Уссурійскаго края.

Р. *Тумень-Ула* (Тумань-гань или Туманганъ) беретъ начало на вост. склонѣ горы Пактусанъ и впадаетъ въ зал. Гашкевича, имѣя протяженіе около 480 вер.

Р. Тумень-Ула до д. Ивони (287 вер.) течетъ на сѣв.-востокъ, пересѣкая всѣ пути отъ побережья и изнутри Кореи въ Сѣверную Маньчжурію: отъ д. Ивони (193 вер.) рѣка имѣетъ направленіе на юговостокъ, поперекъ путей изъ Кореи въ названный районъ и въ наши предѣлы; этимъ и опредѣляется значеніе обоихъ участковъ рѣки. Какъ на томъ, такъ и на другомъ участкахъ р. Тумень-Ула имѣетъ извилистое теченіе и описываетъ множество большихъ дугообразныхъ петель, вѣтви коихъ порой сближаются до такой степени, что перешеекъ между ними получается не шире

¼ вер. (такихъ петель много на участкѣ между Мусаномъ и Херіеномъ, у Кенхына, Кегенфу и др.).

Ширина верхняго участка различна и, начинаясь незначительными размѣрами, доходитъ до 80—200 саж., а на Онсенгекой равнинѣ до 250 саж.

Глубина—въ среднемъ 4—5 фт.: имѣется много бродовъ и нѣсколько паромныхъ переправъ (у дер. Хамецки, Намчонъ, Токсю, ниже Мусана, у Херіена и Чонсенга). Средняя скорость теченія 4—6 фт. (мѣстами доходитъ до 9—12 фт.).

Ширина нижняго участка рѣки въ среднемъ 60—100 саж (ниже Хунчуна - 120—180 саж.). Глубина отъ 4 до 5 фт.: имѣется много перекатовъ и мелей. Средняя скорость теченія 4 фт. (наибольшая 12 фт. ниже г. Онсенга). До Кегенфу могутъ доходить суда (шаланды) съ осадкой въ 4 фт, а до Хунчуна—съ осадкой 1.5 фт.. Для сплава же рѣка пригодна почти на всемъ протяженіи.

Главнѣйшее значеніе рѣки принадлежитъ участку ея у г. Кегенфу, такъ какъ здѣсь имѣется бродъ, удобно форсировать переправу и отсюда отходятъ кратчайшіе пути, какъ къ Новокіевску, такъ и къ удобной бухтѣ на корейскомъ побережьи.

д) Озера. Разсматриваемый районъ богатъ озерами, бо́льшая часть которыхъ сосредоточена въ сѣверовосточномъ углу Приморской области—въ низовьяхъ Амура и Амгуни, а равно многія изъ озеръ района разбросаны по всему бассейну этихъ рѣкъ. Лишь отдѣльно отъ всѣхъ расположилось оз. Ханка въ Южно-Уссур. краѣ, принадлежа сѣверною частью своей площади владѣніямъ Китая (Маньчжуріи) и южной—бо́льшею частью—Россіи (Приморской области).

Къ числу первыхъ озеръ относятся:

Оз. Болонь-Оджалъ или Болонское (площадь 1200 кв. вер.), соединяющееся съ Амуромъ рукавомъ, длиною верстъ 8 и шириною около ½ вер., который выходитъ на рѣку въ 5 верстахъ ниже Малмыжа. Длина озера около 60—70 вер., ширина—около 20 вер.; глубина не превосходитъ 8 фт.

Оз. Петропавловское или Сундака (площадь около 40 кв. вер.) расположено на правомъ берегу Амура и сообщается съ послѣднимъ протокой, длиной около 11 вер.,

выходящей на рѣку въ 46 верстахъ ниже Хабаровска. Длина озера около 15 вер., наибольшая ширина около 5 вер.; глубины различны и достигаютъ до 4 саж.

Въ оз. Петропавловское впадаютъ нѣсколько рѣчекъ, изъ коихъ болѣе значительная р. *Чита* съ ея притокомъ—р. *Оборъ*.

Оз. Синда представляетъ изъ себя уширеніе р. Немпту. Длина его 6 вер., ширина $2^1/_2$—4 вер., глубина отъ 1 до 11 фт.. Съ Амуромъ озеро соединяется небольшими протоками, изъ коихъ верхняя выходитъ въ амурскую протоку ниже д. Сарапульской (въ 105 вер ниже Хабаровска).

Оз. Эовво или *Ноддали* соединяется съ Амуромъ рукавомъ около 3 в. длиною, въ 286 вер. ниже Хабаровска. Длина озера около 15 вер., ширина отъ 2 до 4 вер., глубина не менѣе 5 фт. (по серединѣ).

Оз. Удыль соединяется съ Амуромъ протокой Уй—длиною 27 вер., глубиною не менѣе 10 фт.; длина озера 50 вер., ширина около 9 вер., глубина отъ 4 до 30 фт.. Въ озеро впадаютъ нѣсколько рѣчекъ, изъ коихъ болѣе значительны р.р. *Бичи* и *Пильди*.

Оз. Орель и *Чля*—два озера, соединяющіяся съ рѣкой черезъ Пальвинскую протоку (около 50 вер. выше г. Николаевска). Оз. Орель—площадью около 250 кв. верстъ, въ длину до 30 вер., въ ширину отъ 4 до 11 вер., глубиною отъ $3^1/_2$ до 13 фт. и болѣе. Оз. Чля глубже перваго озера, но нижній его конецъ также мелокъ и здѣсь наибольшая глубина—$4^1/_2$ фт.

Оз. Кизи (Кидзи) имѣетъ площадь около 190 кв. вер. и соединяется съ Маріинской протокой Амура въ 270 вер. выше г. Николаевска нѣсколькими рукавами. Длина озера около 37 вер., ширина—отъ $2^1/_2$ до 16 вер., глубина различна и допускаетъ плаваніе мелкосидящихъ судовъ.

Оз. Кизи служитъ путемъ сообщенія между заливомъ Де-Кастри и Амуромъ, чѣмъ и опредѣляется большое военное значеніе озера.

Оз. Кади также соединяется съ Маріинской протокой Амура двумя небольшими протоками. Длина озера около 18 вер., ширина—около 8 вер., глубина 6—7 фт. Въ озеро впадаетъ очень много небольшихъ рѣчекъ.

Оз. Эворонъ или Самагирское принадлежитъ бассейну р. Горюна. Длина его около 45 вер., ширина—до 28 вер., глубина отъ 2 до 10 фт. Озеро принимаетъ въ себя значительную р. Эворонъ.

Оз. Чикчойское или Джачаны принадлежитъ бассейну р. Амгуни. Глубина озера отъ 10 до 42 фт. и доходитъ до 140 фт. (окружность озера около 100 вер.). Въ озеро впадаетъ нѣсколько малыхъ рѣчекъ.

Прочія озера, во множествѣ разсѣянныя по нижнеамурскому водоему, занимаютъ небольшія площади и, въ большинствѣ, насколько извѣстно, весьма мелководны.

Оз. Ханка имѣетъ въ длину до 90 вер., въ ширину—отъ 40 до 80 вер.. Площадь его около 3850 кв. вер.: глубины различны и не превосходятъ 35 фт. Озеро бурливо; вода прѣсная, но мутная. Восточный и южный берега низменны и болотисты; югозападный и западный—возвышенны.

Бассейнъ оз. Ханка соединяется съ р. Уссури посредствомъ р. Сунгача, вытекающей изъ озера и впадающей въ Уссури съ лѣвой стороны.

е) Болота.

Болотистыхъ пространствъ въ разсматриваемомъ раіонѣ очень много, и почти всѣ они образуются долинами рѣкъ и ручьевъ, изливающихся въ море и отчасти въ лиманъ Амура.

Всѣ они имѣютъ тундровый характеръ, торфянисты или кочковаты; большая часть поросла рѣдкимъ лѣсомъ, кустарниками, порослями ягодника и мохомъ Кое-гдѣ среди болотъ попадаются трясины. Подъ верхнимъ слоемъ торфа въ болотахъ сѣверной части раіона на глубинѣ отъ 1 до 4 фт. залегаетъ часто вѣчная мерзлота.

Болѣе значительныя болотистыя пространства принадлежатъ бассейну Охотскаго моря и отличаются малодоступностью.

Изъ этихъ болотъ болѣе значительныя: болото Иски, Петровское, Ныгайское болото (образуемое бассейномъ р. Ныгай).

ГЛАВА 3-я.

Климатъ.

О климатѣ такого обширнаго раіона, какъ Приморская область, трудно говорить вообще, а посему разсмотримъ его по частямъ.

а) Климатъ большей части нижне-амурской долины представляется континентальнымъ, съ суровой зимой (— 21,5°) и сравнительно высокой температурой лѣта (у Хабаровска + 19,1°, у Николаевска + 15,1°). Черты морского климата обнаруживаются ближе къ Николаевску, но зима здѣсь все такъ же сурова, а лѣто стоитъ холодное. Поэтому температуры растительнаго періода представляются здѣсь малодостаточными для земледѣлія. По по прибрежью рѣки отъ Хабаровска до с. Маріинскаго эти температуры уже не ставятъ препятствій культурѣ хлѣбовъ, и у Хабаровска условія температуры представляются благопріятными развитію земледѣлія. Здѣсь, однако, приходится считаться со слишкомъ большою сыростью въ лѣтніе мѣсяцы. Она понижаетъ качества хлѣбовъ, а дожди въ серединѣ и концѣ лѣта могутъ нанести большой вредъ хлѣбной уборкѣ. Эти и другія особенности климата нижне-амурской долины, хотя и допускаютъ веденіе земледѣльческаго хозяйства, но требуютъ большого труда и сноровки, главнымъ образомъ, въ смыслѣ пріемовъ обработки земли и выбора злаковъ того или иного сорта.

Наконецъ, холодную зиму при сравнительно сильныхъ вѣтрахъ и теплое лѣто съ обильными влажностью и осадками нельзя признать вообще вполнѣ благопріятными и для здоровья человѣка.

б) Остальная часть Приморской области имѣетъ свойства климата континентальнаго и морского. Восточная часть, заключающаяся между хребтомъ Сихота-Алинемъ и морскимъ берегомъ, имѣетъ климатъ морской. Западная же, обширнѣйшая часть края, лежащая между Сихота-Алинемъ и р. Уссури, имѣетъ климатъ континентально-морской. Большая влажность воздуха лѣтомъ въ значительной мѣрѣ зависитъ отъ вліянія морскихъ юговосточныхъ вѣтровъ, господ-

ствующихъ на нашемъ побережьи Японскаго моря въ весеннее и въ лѣтнее время и обусловливающихъ собою почти періодическіе дожди въ іюлѣ и августѣ мѣсяцахъ. Лѣтняя влажность воздуха также въ большой степени зависитъ отъ топографическихъ свойствъ края, почти на всемъ своемъ огромномъ протяженіи представляющаго сплошную лѣсную тайгу, гдѣ существуетъ постоянный мракъ и сырость, развивающіе болота и способствующіе скорой порчѣ древесной растительности. Не только тайга, куда рѣдко проникаютъ солнечные лучи, но и совершенно открытыя мѣста представляютъ иногда чуть не сплошное болото только потому, что, будучи покрыты густою, высокою травяною растительностью и ежегодными отложеніями ея, мѣста эти не подвергаются благодѣтельному дѣйствію солнечныхъ лучей и вѣтра.

Въ общемъ ясные и облачные дни преобладаютъ надъ пасмурными въ теченіе всего года, а осенью и зимой одни лишь ясные дни преобладаютъ надъ пасмурными и облачными. Въ континентальной части края зимы бываютъ по преимуществу суровыя, почти безъ оттепелей. Весна и таяніе снѣговъ начинаются поздно. Первый снѣгъ выпадаетъ обыкновенно въ половинѣ октября, а въ горахъ нѣсколько ранѣе. Въ горахъ снѣгъ выпадаетъ слоемъ до 5 и болѣе футовъ высоты.

в) Климатъ въ Южно-Уссурійскомъ краѣ отличается большимъ непостоянствомъ и болѣе устойчивъ лишь въ долинѣ Уссури. Главную причину нужно искать во вліяніи моря съ его разными теченіями.

Самымъ продолжительнымъ временемъ года здѣсь является зима (138 дн.): съ октября по мартъ; въ это время преобладаютъ западные и сѣверозападные вѣтры, отличающіеся большою сухостью; поэтому зима бываетъ малоснѣжной и отличается суровостью.

Препятствія въ видѣ рѣкъ и болотъ въ это время года перестаютъ существовать; полуостровъ Муравьевъ-Амурскій становится доступнымъ для атаки по льду залива.

Весна въ краѣ короткая (82 дня): съ марта до половины мая, и, въ общемъ, довольно холодная.

Лѣто (92 дня) продолжается съ половины мая по августъ и характеризуется чрезмѣрною влажностью. На побе-

режи наступаетъ сезонъ тумановъ; плаваніе близъ береговъ, при господствующихъ сильныхъ туманахъ, затрудняется; преобладающіе юговосточные вѣтры сокращаютъ число удобныхъ якорныхъ стоянокъ.

Сильные разливы рѣкъ края, въ особенности Суйфуна, при полной насыщенности болотъ во время лѣтнихъ дождей, чрезвычайно затрудняютъ въ это время года операціи, въ особенности внутри края.

Конецъ лѣта—августъ и осень (53 дня), продолжающіеся съ сентября по начало октября, отличаются теплой, тихой, хорошей погодой и отсутствіемъ тумановъ по побережью; на рѣкахъ уровень воды падаетъ до минимума, открывая на нихъ броды; болота становятся болѣе доступными. Совокупность этихъ условій дѣлаетъ этотъ періодъ года наиболѣе благопріятнымъ для операцій.

ГЛАВА 4-я.

Пути сообщенія.

1) Желѣзныя дороги.

Приморской области принадлежатъ слѣдующіе желѣзнодорожные пути: а) Уссурійская желѣзная дорога,
б) Вѣтвь: Никольскъ-Ус.—ст. Пограничная,
в) Сучанская желѣзнодорожная вѣтвь.

а) *Уссурійская желѣзная дорога*, являющаяся въ настоящее время составною частью Китайской-Восточной желѣзной дороги, начинается отъ г. Хабаровска и оканчивается въ г. Владивостокѣ, имѣя одну колею и протяженіе 716 верстъ.

Постройка дороги началась послѣ закладки Владивостокской станціи 19 мая 1891 г., совершенной Наслѣдникомъ Цесаревичемъ, нынѣ Его Императорскимъ Величествомъ Государемъ Императоромъ Николаемъ Александровичемъ.

Приступъ къ сооруженію рельсоваго пути привлекъ много новыхъ русскихъ колонизаторовъ въ Уссурійскій край, до того времени представлявшій малонаселенную, а мѣстами совершенно пустынную страну. Въ связи съ развивавшейся русской колонизаціей крѣпла и расширялась общая жизнедѣятельность страны, благодаря вліянію рельсоваго пути.

Описаніе пути: Ст. Хабаровскъ – II кл. (716 вер. отъ Владивостока); расположена близъ города. Отъ ст. проведена вѣтвь въ 6½ вер длиною къ пристани на р. Амурѣ, вблизи которой находится такъ называемый „Старый портъ“, —мѣсто зимовки пароходовъ, плавающихъ по Амуру.

Отъ ст. Хабаровскъ желѣзнодорожная линія направляется къ югу на недалекомъ разстояніи и въ общемъ параллельно теченію р. Уссури.

Отъ разъѣзда „Красная рѣчка“ (697 вер.) отдѣляется вѣтвь къ пристани на р. Уссури, длиною въ 6½ вер., устроенная, какъ и пристань, Обществомъ Китайской-Восточной жел. дороги.

На перегонѣ къ ст. Корфовской линія идетъ тайгой, состоящей преимущественно изъ кедроваго лѣса, и пересѣкаетъ Хегцырскій хребетъ (Хехцыръ).

Ст. Вяземская (596 вер.) III кл.—самая значительная на сѣверномъ участкѣ дороги; депо для паровозовъ и малыя мастерскія; казармы и пріемный покой.

Отъ ст. Вяземской линія приближается къ Уссури и близъ ст. Котиково (575 вер.) проходитъ по ея долинѣ, всего въ разстояніи 3-хъ верстъ отъ берега.

Въ 3-хъ вер. отъ ст. Котиково на Уссури находится пристань Щебенчиха.

Между разъѣздомъ Гедике (568 в.) и Спарскимъ (547 в.) линія идетъ по еще болѣе пересѣченной лѣсистой мѣстности, требующей многихъ мостовъ и каменныхъ трубъ и перевалиаетъ черезъ высшую точку (63,7 саж.)—водораздѣлъ между р.р. Щебенчихой и Каменухой.

Ст. Бикинъ (498 в.)—IV кл.; депо для паровозовъ, малыя мастерскія; казармы и пріемный покой.

Ст. Иманъ (387 вер.)—V кл.; врачебноостановочный пунктъ; казенный складъ земледѣльческихъ орудій; казармы и продовольственный пунктъ для проходящихъ войскъ. Отъ станціи проведена вѣтвь къ пристани на р. Иманѣ—длиною 1½ вер.; здѣсь имѣется верфь для постройки пароходовъ, баржъ, землечерпательницъ, сборка которыхъ производится вѣдомствомъ Путей Сообщенія, а равно частными Обществами и лицами.

Ст. Евгеньевка (224 вер.)—IV кл.; пріемный покой; возлѣ станціи большая паровая мельница Интендантскаго вѣдомства, соединяющаяся вѣтвью, длиною въ 1 версту. Станція занимаетъ видное мѣсто по отправленію разныхъ грузовъ.

Вблизи станціи—с. Спасское, расположенное на лѣвомъ берегу р. Сантахэзы. Отъ с. Спасскаго существенно измѣняется характеръ культуры мѣстности, прилегающей къ жел. дорогѣ. До сихъ поръ лишь изрѣдка попадались обработанныя поля; южнѣе же ст. Евгеньевка (Спасскаго) дорога вступаетъ въ густозаселенную мѣстность: разстилаются большія площади обработанныхъ пашенъ, увеличивается сѣть дорогъ, повсюду виднѣются села и поселки, построенные въ большинствѣ по малороссійскому типу съ бѣлыми мазанковыми хатами.

Ст. Ипполитовка (147 вер.)—V кл.; отсюда идетъ колесный путь въ урочище Лиучино и на переселенческіе участки въ долинѣ р. Даубихэ.

Ст. Никольскъ-Уссур. (102 вер.) III кл.,—главная станція Уссур. жел. дороги; отсюда отходитъ вѣтвь на ст. Пограничную, гдѣ эта вѣтвь соединяется съ Маньчжурской линіей Кит.-Вост. жел. дороги. На станціи—большія мастерскія и главный складъ матеріаловъ Уссур. жел. дороги; депо паровозовъ, больница и казармы: здѣсь же, близъ станціи, врачебноостановочный переселенческій пунктъ.

Отъ ст. Никольской черезъ раз. Барановскій до ст. Кипарисовой линія идетъ долиной р. Суйфуна, по направленію къ югу.

Отъ ст. Раздольное (66 вер.) V кл.—отходитъ почтовая дорога къ зал. Посьету.

Ст. Угольная (29 вер.)—V кл; отсюда отходитъ Сучанская желѣзнодорожная вѣтвь, протяженіемъ 150 вер., къ Сучанскимъ каменноугольнымъ копямъ, расположеннымъ близъ бухты Находка. Эта вѣтвь представляетъ громадное значеніе для сельскохозяйственныхъ и другихъ нуждъ Сучанскаго края.

Ст. Владивостокъ—конечная станція Уссурійской желѣзной дороги, расположена въ городѣ близъ набережной порта.

Портъ оборудованъ различными складами, перегрузочными приспособленіями; для передачи товаровъ на желѣз-

ную дорогу рельсовый путь подведенъ къ самому берегу портовой набережной.

Близъ ж.-дор. станціи имѣются врачебноостановочный переселенческій пунктъ, казенный складъ земледѣльческихъ орудій и др. учрежденія.

Мосты: 1) черезъ р. Чирку (близъ ст. Корфовской)—на 671 в.—длина 20 саж.;
2) черезъ р. Кію—(близъ раз. Хоръ)—длина 120 саж.;
3) черезъ р. Хоръ—(близъ раз. Хоръ)—на 638 вер.—длина 160 саж.;
4) черезъ р. Подхоренокъ (близъ ст. Дормидонтовка)—на 629 вер.—длина 80 саж.;
5) черезъ р. Биру (близъ ст. Розенгартовка)—на 535 вер.—длина 25 саж.;
6) черезъ р. Бикинъ (близъ ст. Бикинъ)—на 495 вер.—длина 80 саж.;
7) черезъ р. Имань (близъ ст. Имань)—на 389 вер.—длина 120 саж.;
8) черезъ р. Уссури (близъ ст. Уссури)—на 328 вер.—длина 120 саж.;
9) черезъ р. Лефу (близъ раз. Манзовка) на 156 вер.—длина 36 саж.

Кромѣ этихъ, болѣе значительныхъ мостовъ, имѣется и много другихъ мелкихъ—длиною отъ 1 до 3—5 саж. (а нѣкоторые и болѣе).

Провозоспособность дороги при современныхъ условіяхъ—6 паръ поѣздовъ въ сутки.

б) *Вѣтвь Никольскъ-Уссур.—Пограничная.*

Начинаясь отъ Никольскъ-Уссурійскаго, эта вѣтвь идетъ въ сѣверозападномъ направленіи къ Китайской границѣ на соединеніе съ Маньчжурской линіей Кит.-Вост. жел. дороги; вѣтвь одноколейная, длина ея 115 вер.

в) *Сучанская желѣзнодорожная вѣтвь*—отходитъ отъ разъѣзда 30-й вер. Уссурійской линіи на востокъ къ Сучанскимъ казеннымъ угольнымъ копямъ и составляетъ часть подъѣзднаго пути отъ рудника къ Уссурійской желѣз-

ной дорогѣ. Подъѣздная вѣтвь раздѣляется на 2 участка—ширококолейный (74 версты) и узкоколейный (35 вер.), причемъ на послѣднемъ, почти безъ измѣненій, оставленъ чрезвычайно сложный естественный профиль и введены, кромѣ тяги локомотивами на горизонтальныхъ участкахъ, также бремсберги и тяга канатами съ помощью подъемниковъ на перевалахъ.

Въ 1907 г. ширококолейный участокъ принятъ во владѣніе Уссурійскаго отдѣленія Китайской-Восточной жел. дороги, а узкоколейный остался въ эксплоатаціи Управленія Сучанскаго рудника.

Сучанская вѣтвь предназначалась исключительно для перевозки угля и притомъ, главнымъ образомъ, для нуждъ Тихоокеанской эскадры, т.-е. по первоначальнымъ предположеніямъ дорога должна была быть стратегически-угловозной. Въ настоящее же время, при уменьшеніи нашей здѣсь эскадры, на рудникъ приходится смотрѣть какъ на государственное коммерческое предпріятіе, въ зависимости отъ чего мѣняются задачи и назначеніе Сучанской вѣтви. Съ постройкой дороги отъ рудника на Находку, Сучанская вѣтвь лишится своего главнаго груза и сохранитъ значеніе линіи запаснаго, на случай войны, углевознаго пути.

Отходя отъ ст. Угольной, Сучанская вѣтвь идетъ на перерѣзъ полуострова Муравьева-Амурскаго, мимо селеній Угловое и Кневичи, пересѣкаетъ р. Батальянза и Майхэ и подходитъ къ с. Шкотово, которое лежитъ при устьѣ р. Цимихэ въ углу бухты Майтунъ, составляющей сѣверную оконечность Уссурійскаго залива За Шкотово дорога отходитъ отъ моря и переваливаетъ черезъ цѣлый рядъ довольно крутыхъ перевалovъ.

Что касается тяги узкоколейнаго подъѣзднаго пути Сучанской вѣтви, то она смѣшанная—на подъемахъ съ помощью проволочнаго каната, приводимаго въ движеніе подъемникомъ, на спускахъ—тормаза, причемъ подъ спускающіеся внизъ вагоны подцѣпляется такой же канатъ, другой конецъ котораго, будучи переброшенъ черезъ блокъ тянетъ порожніе вагоны вверхъ по уклону; на горизонтальныхъ участкахъ тяга производится небольшими локомотивами.

Провозоспособность дороги—6 паръ поѣздовъ въ сутки. Составъ поѣзда—12 вагоновъ. Максимальная скорость—30 верстъ въ 1 часъ.

Подвижной составъ: 6 паровозовъ, 42 товарныхъ вагона, 5 пассажирскихъ. Этотъ составъ можетъ быть безпрепятственно переданъ на магистральную линію и обратно.

Болѣе значительныя техническія сооруженія на дорогѣ, кромѣ станціонныхъ и водоемныхъ зданій при станціяхъ, слѣдующія:

а) *Мосты*: 1) черезъ р. Батальянза длиною 39 саж., деревян.
2) » » Майхэ . . » 31 »
3) » » Цимухэ . » 36 »
4) » » Кангоуза . » 47,5 »
5) » » Тахэ . . » 24 »
6) » » безъ названія » 22 » » »
7) » » Сицу . . » 27 »

б) Выемки въ 8 мѣстахъ скальныя, высотою отъ 3 до 5 саж., протяженіемъ отъ 50 до 100 саж.

в) Машины подъемниковъ на узкоколейной части дороги на 4-хъ станціяхъ Что же касается быстроты подвоза угля, то въ настоящее время въ среднемъ подвозится въ сутки до 130 вагончиковъ угля по 250 пуд каждый, что составляетъ до 50 вагоновъ ширококолейной дороги или около 10 милліоновъ пудовъ въ годъ.

О пассажирскомъ движеніи по указанной вѣтви нечего и думать; сами служащіе на этой дорогѣ предпочитаютъ совершать переѣздъ черезъ перевалы на лошадяхъ, пользуясь дорогой лишь на горизонтальныхъ участкахъ.

2) Водные пути.

Многочисленныя рѣки, орошающія разсматриваемую область, кромѣ р. Амура и ея нѣсколькихъ большихъ притоковъ (Уссури, Амгунь), не обладаютъ судоходными свойствами, мало изслѣдованы и протекаютъ по мало населеннымъ, а иногда и совсѣмъ пустыннымъ частямъ области, а посему значенія, какъ водные пути сообщенія—въ широкомъ смыслѣ слова, пока не имѣютъ.

Р. Амуръ, на протяженіи отъ Хабаровска до Николаевска—886 вер.,—доступна плаванію морскихъ каботажныхъ судовъ съ осадкой 10—12 фт.. Исключительно въ

мелководные годы возможно обмелѣніе 3—4-хъ перекатовъ, но на короткій промежутокъ времени; по примѣненіи землечерпанія можетъ быть достигнута, безъ большихъ затратъ, непрерывность сообщенія по фарватеру 12 фт. глубины, а на участкѣ между Ср. Тамбовскимъ и устьемъ — для судовъ 15—18 фт. осадки. Впрочемъ, существованіе 11 фт. бара на Южномъ и 12 фт. бара на Сѣверномъ фарватерахъ Амурскаго лимана не допускаетъ прибытія въ Амуръ съ моря судовъ съ осадкой болѣе 12—15 фт., которыя могутъ пройти туда лишь во время приливовъ, повышающихъ воду на мелководныхъ мѣстахъ фарватеровъ.

Продолжительность навигаціи на Н. Амурѣ можно считать въ среднемъ отъ 5 до $5^1|_2$—6 мѣсяцевъ.

Р. Амуръ и почти всѣ его судоходные притоки находятся въ вѣдѣніи Управленія Водныхъ путей Амурскаго бассейна. Управленіе озабочивается: изслѣдованіемъ фарватеровъ; обстановкой ихъ знаками; огражденіемъ утесовъ, находящихся у фарватеровъ, бревенчатыми бонами; расчисткою фарватеровъ и входовъ въ затоны; осмотромъ и регистраціей судовъ. Въ отношеніи соблюденія порядка и обычныхъ условій, при прохожденіи судами рѣчныхъ путей Амурскаго бассейна, приняты тѣ же правила плаванія, какъ и по внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской Россіи.

Обстановка фарватера Амура сплошная, т.-е. рѣчныя суда какъ съ носа, такъ и за кормой имѣютъ руководящіе знаки. Эти послѣдніе имѣютъ видъ столбовъ и носятъ названіе *перевальныхъ* и *створныхъ*. Перевальные столбы стоятъ въ одиночку и указываютъ лишь отправные и конечные пункты того или иного пути для судовъ; створные же—ставятся попарно и такъ, чтобы ими опредѣленно намѣчалась линія судового хода. Кромѣ того въ цѣляхъ облегченія прохода черезъ наиболѣе мелководные перекаты и въ предупрежденіе столкновеній судовъ въ узкихъ рѣчныхъ извилинахъ, организованы судоходные и пропускные посты.

Ночью практикуется освѣщеніе знаковъ; однако дороговизна содержанія освѣщаемой обстановки тормозитъ развитіе этого дѣла.

Преобладающими причинами поврежденій судовъ являются: или посадка судна на каменистую банку, или столкновеніе съ подводнымъ камнемъ; такія причины опредѣляютъ характеристику мѣстныхъ рѣкъ, какъ горныхъ, съ каменистымъ руслomъ.

Судостроительныхъ и машиностроительныхъ заводовъ на Н. Амурѣ не имѣется; имѣются лишь незначительныя мастерскія (въ Хабаровскѣ и Осиповскомъ затонѣ).

На Амурѣ ходятъ пароходы: заднеколесные (американскаго типа) въ деревянныхъ корпусахъ, двухколесные буксиро-товаро-пассажирскіе въ желѣзныхъ и стальныхъ корпусахъ въ одноэтажной деревянной надстройкой для пассажировъ и почтово-товаро-пассажирскіе пароходы съ двухъэтажной надстройкой для пассажировъ.

Весь Амурскій рѣчной флотъ*), исключая судовъ Министерства Путей Сообщенія, состоитъ изъ 201 парохода, 3 шхунъ, 50 катеровъ, могущихъ перевозить на себѣ около 1.250.000 пудовъ и буксировать 5.400.000 пуд. груза и 299 баржъ съ подъемной силой около 6,700.000 пуд.

Суда эти принадлежатъ разнымъ владѣльцамъ.

Пароходство на Амурѣ, являясь побочнымъ дѣломъ при какихъ-либо главныхъ предпріятіяхъ, не получило еще надлежащаго развитія.

Регулярнаго пароходства пока еще нѣтъ: срочные рейсы совершаютъ лишь пароходы Амурскаго Общества Пароходства и Торговли, получающаго отъ казны субсидію за перевозку почты.

Не имѣется также благоустроенныхъ затоновъ для зимовки судовъ.

Пристани болѣе значительныя—въ Хабаровскѣ и Николаевскѣ (послѣдній пунктъ имѣетъ значеніе и какъ рѣчной, и какъ морской портъ). Грузооборотъ этихъ пристаней подверженъ колебанію, непостепенно, послѣ войны 1904—5 г., становится болѣе устойчивымъ; развивающаяся же жизнь Приамурья влечетъ и развитіе грузооборота рѣкъ Амурскаго бассейна.

*) По даннымъ Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна 1911 года.

Г. Николаевскъ является главнымъ морскимъ портомъ Амурскаго бассейна.

Доставка товаровъ Уссурійской желѣзн. дорогой не велика; всѣ они, несмотря на все неустройство Николаевскаго порта, на опасность плаванія по Татарскому проливу и на мелководье лимана, неизмѣнно продолжаютъ направляться моремъ прямо въ Николаевскъ.

Телеграфная сѣть развита въ общемъ слабо; особенно рѣзко этотъ недостатокъ сказывается во время мелководья или въ послѣдній періодъ навигаціи—передъ рѣкоставомъ. Телеграфныя конторы на Н. Амурѣ въ среднемъ отстоятъ другъ отъ друга на разстояніи 52—77 вер.

Телефонное сообщеніе еще менѣе развито.

Скорость передвиженія судовъ между пристанями, находясь, помимо качествъ самихъ пароходовъ, въ большой зависимости отъ скорости теченія рѣкъ, представляетъ большую разницу при движеніи судовъ по теченію и противъ него; такъ, разстояніе отъ Хабаровска до Николаевска пароходы проходятъ въ 3 сут., обратно—4 сут.; ср. скорость движенія: внизъ—около 12 вер. въ часъ, вверхъ—около 9 верстъ.

Дрова, составляющія пока единственное топливо для пароходовъ, выставляются на берегахъ рѣкъ мѣстнымъ населеніемъ или подрядчиками.

При оцѣнкѣ Амура, какъ воднаго пути, не малое значеніе имѣетъ его лиманъ; *Амурскимъ лиманомъ* принято считать всю сѣверную часть Татарскаго пролива отъ параллели м. Лазарева. Плаваніе въ Амурскомъ лиманѣ возможно только по 3 фарватерамъ: Сѣверному, Южному и Сахалинскому; первые два ведутъ въ устье Амура, а послѣдній направляется съ юга на сѣверъ вдоль острова Сахалина.

Южный фарватеръ доступенъ для судовъ 12-ти футовой осадки, а Сѣверный—для судовъ съ осадкой 15 фт., что вызываетъ необходимость перегрузки судовъ на сѣверномъ и южномъ барахъ и является причиной весьма высокой цѣны фрахтовъ.

Обстановка указанныхъ фарватеровъ состоитъ въ вѣдѣніи дирекціи маяковъ и лоціи Восточнаго Океана. Суда по фарватерамъ проводятся лоцманами. Вообще плаваніе по Амурскому лиману при настоящемъ его состояніи счи-

тается труднымъ. Лиманъ открывается для плаванія въ началѣ іюня, а въ концѣ сентября на сѣверномъ—и въ началѣ октября на южномъ фарватерахъ снимается обстановка.

Г. Николаевскъ, какъ морской коммерческій портъ Амурскаго бассейна, благодаря мелководію лимана, а также малой глубинѣ своей гавани, находится въ весьма невыгодныхъ условіяхъ,—что еще болѣе усиливается малочисленностью мѣстнаго каботажнаго и рѣчного флота и отсутствіемъ достаточнаго количества рабочихъ рукъ.

Изъ пунктовъ, болѣе подходящихъ для перегрузки грузовъ съ морскихъ судовъ на рѣчныя, на Амурѣ можно указать на ее Маго (въ Пальвинской протокѣ) и Софійское (отъ Николаевска—на 286 вер.).

Обширныя озера нижняго теченія Амура, хотя большею частью имѣютъ достаточныя для судоходства глубины, но пароходнаго сообщенія по нимъ нѣтъ, вслѣдствіе безлюдья окружающей мѣстности.

Р. Уссури, служившая вмѣстѣ съ Сунгачей и оз. Ханка до проведенія желѣзной дороги между Хабаровскомъ и Владивостокомъ единственнымъ путемъ сообщенія Уссурійскаго края, теперь въ судоходномъ отношеніи имѣетъ небольшое значеніе. Судоходство на ней производится, главнымъ образомъ, между желѣзнодорожной станціей Иманъ и Хабаровскомъ; на остальной же ея части и по Сунгачѣ пароходнаго движенія почти нѣтъ.

Высота воды на Уссури зависитъ, главнымъ образомъ, отъ количества выпадающихъ дождей, вслѣдствіе чего не рѣдки перерывы судоходства. Въ мелководные годы на Уссури даже ниже Имана въ самыхъ мелкихъ мѣстахъ бываетъ менѣе 2 фт. глубины, почему на это время навигація прекращается (осадка пароходовъ, ходящихъ по Уссури, 2—3 фт.).

Фарватеръ р. Уссури обставленъ знаками на протяженіи отъ устья ея до впаденія въ нее р. Сунгачи,—т.-е, на 460 вер.

Обстановки фарватера предохранительными знаками на р. Сунгачѣ нѣтъ, и плаваніе судовъ по этой рѣкѣ чрезвычайно затруднительно, по причинѣ ея крайней извилистости и свойствъ дна и береговъ.

Р. Амунъ служитъ путемъ сообщенія почти исключительно для нуждъ мѣстной золотопромышленности; судоходство на ней возможно до д. Каменной, въ 425 вер. отъ устья; выше же послѣдней существуетъ рядъ мелководныхъ перекатовъ, которые не допускаютъ движенія судовъ.

Помимо перекатовъ, препятствія для судоходства представляютъ разбросанные въ разныхъ мѣстахъ подводные камни.

Крупныя золотопромышленныя предпріятія, чтобы обезпечить пріиски продовольствіемъ и необходимымъ для работъ инвентаремъ и матеріалами, а также для удешевленія провоза, вынуждены были создать цѣлый флотъ. Вслѣдствіе горнаго характера рѣки для плаванія по ней наиболѣе пригодны мелкосидящіе задне-колесники съ осадкой не болѣе 3,5 фт.

Организація военныхъ перевозокъ по воднымъ путямъ Амурскаго бассейна.

Водные пути Амурскаго бассейна, играющіе важную роль въ экономической жизни края при мирной обстановкѣ, будутъ имѣть немалое значеніе въ военное время, какъ коммуникаціонныя линіи.

Р. Амуръ, на протяженіи отъ Николаевска до Хабаровска, будучи доступна для небольшихъ морскихъ судовъ, можетъ оказаться въ сферѣ военныхъ дѣйствій и стать путемъ для перевозокъ войскъ съ чисто боевыми цѣлями.

Р. Уссури съ Сунгачей и оз. Ханка могутъ оказаться коммуникаціей весьма полезной для облегченія работъ желѣзнодорожной линіи Хабаровскъ—Никольскъ-Уссур. при расположеніи нашихъ войскъ на Южно-Уссурійскомъ театрѣ военныхъ дѣйствій; невыгода ея, какъ коммуникаціи, заключается лишь въ полной необезпеченности со стороны Китая (Маньчжуріи).

3) Грунтовые пути.

Приморская область въ общемъ бѣдна путями сообщенія.

Вслѣдствіе рѣдкой населенности территоріи, на значительной части покрытой еще тайгой, горнаго ея рельефа, заболоченности почвы во многихъ мѣстахъ, множества почти совершенно непроходимыхъ марей и падей, протянувшихся

между отрогами горныхъ хребтовъ, отсутствія постоянныхъ надежныхъ переправъ черезъ безчисленныя мелкія и большія горныя рѣки, существующія дороги проходимы не во всякое время года и имѣютъ, большею частью, характеръ вьючныхъ тропъ.

Разсмотримъ грунтовые пути по раіонамъ.

А. *Николаевскій раіонъ*;—за небольшимъ исключеніемъ всѣ пути представляютъ лишь тропы, пригодныя для вьючнаго движенія.

Сѣть грунтовыхъ путей можетъ быть раздѣлена на 3 группы:

I. Пути, ведущіе въ операціонномъ направленіи Николаевскъ—Хабаровскъ;

II. Пути, ведущіе отъ морского побережья къ Николаевску;

III. Пути отъ побережья Татарскаго пролива — къ р. Амуру, ведущіе къ операціонному направленію Николаевскъ—Хабаровскъ.

I. Кромѣ р. Амура, единственнымъ путемъ, связующимъ Николаевскъ съ Хабаровскомъ, является вьючная тропа, проложенная по правому берегу р. Амура, вдоль телеграфной линіи, отъ Какинской бухты на ст. Б. Михайловская, Маріинскъ, Софійскъ и т. д. (около 850 вер.).

Отъ тропы Какинская бухта — д. Б. Михайловская отдѣляются на востокъ тропы, пригодныя для вьючнаго движенія: 1) отъ д. Воскресенской долиной р. Акчи и 2) отъ д. М. Михайловской долиной р. Кини; поднявшись вверхъ по долинамъ названныхъ рѣкъ, эти горныя тропы пропадаютъ.

Указанныя тропы связываются тропой, ведущей отъ Анненскихъ минеральныхъ водъ къ устью р. Акчи.

II. Отъ морского побережья къ Николаевску ведутъ слѣдующіе пути:

1) Вьючная тропа отъ мыса Озерпахъ до Чныррахскихъ укрѣпленій—26 вер.;

2) Вьючная тропа, соединяющая мысы Озерпахъ и Чныррахъ и слѣдующая вдоль берега Амура 35 вер.. Эти двѣ вьючныя тропы соединяются у м. Б. Чхиль двумя тропами, отходящими отъ Чныррахской просѣки.

3) Вьючная тропа отъ д. Петровское (близъ зал. Счастья) до г. Николаевска—45 вер.

4) Частью колесная дорога (15 вер.), частью вьючная тропа (12 вер.) отъ с. Коль (на берегу Охотскаго моря) къ резиденціи Охотской компаніи на оз. Чля.

Помимо указанныхъ тропъ, вьючное движеніе возможно по долинамъ р.р. Аври и Ныгай.

III. Отъ побережья Татарскаго пролива къ Амуру ведутъ слѣдующіе пути:

1) Вьючная тропа отъ мыса Лазарева къ с. Софійскъ —84 вер.;

2) Тропа отъ м. Чихачева къ с. Маріинскъ—около 120 вер.;

3) Вьючная тропа отъ бухты Де-Кастри на Станокъ и Маріинскъ—85 вер;

4) Отъ предыдущаго пути, отъ с. Станокъ отдѣляется тропа къ бухтѣ Таба;

5) Тропа отъ зал. Де-Кастри къ с. Софійскъ—60 вер.;

6) Ст. Инженерная отъ с. Софійскъ до долины на р. Яй (Ай), пришедшая въ совершенный упадокъ; дорога эта нынѣ пригодна лишь для вьючнаго движенія.

Кромѣ сего движеніе возможно лѣтомъ по долинамъ рѣкъ Хуюля (Хойля), Муты, Хилки и въ верхнемъ теченіи р.р. Акча и Киня.

Изъ прочихъ путей раіона необходимо отмѣтить:

а) Колесную дорогу отъ Кербинской резиденціи (на р. Амгунь) вдоль р. Керби на Амгуньскіе пріиски—50 вер.; далѣе эта дорога переходитъ въ тропу и выходитъ въ долину р. Буреи.

б) Колесную дорогу отъ резиденціи Маркевича на пріискъ Кайгачанъ (37 вер.).

в) Тропу по Сильбинской просѣкѣ, отходящую отъ тропы Де-Кастри—Станокъ и ведущую къ южному берегу оз. Н. Кизи.

Б. *Центрально-Приморскій раіонъ* такъ же бѣденъ путями сообщенія, какъ и раіонъ Н. Амура; большая часть путей представляетъ собою тропы, въ лучшемъ случаѣ лишь пригодныя для вьючнаго движенія.

Туземцы для передвиженія пользуются главнымъ образомъ рѣками, —лѣтомъ на лодкахъ, а зимою по льду на нартахъ, запряженныхъ собаками. Слабая населенность раіона, плохое состояніе путей, тайга и обиліе лѣтомъ комара и мошки сильно затрудняютъ передвиженіе значительныхъ войсковыхъ массъ.

Сѣть грунтовыхъ путей можетъ быть разбита на 3 группы:

I. Пути, ведущіе въ операціонномъ направленіи Хабаровскъ—Никольскъ-Уссур.:

1) Тропа вдоль телеграфной просѣки (продолженіе такой же вдоль Н. Амура), слѣдующей вдоль праваго берега р. Уссури.

2) Военная дорога: Хабаровскъ—Иманъ—Никольскъ-Уссур., общимъ протяженіемъ 634 вер.. Дорога эта, не будучи поддерживаема ремонтомъ, нынѣ пришла въ упадокъ и не допускаетъ на всемъ своемъ протяженіи колеснаго движенія.

Отъ этой дороги отъ ст. Шмаковка отвѣтвляется колесная дорога на с. Успенка; отъ с. Успенки къ югу на дд. Степановку и Бѣльцово, на протяженіи 34 вер., проложена колесная дорога.

II. Путями, ведущими отъ морского побережья къ операціонному направленію Хабаровскъ — Никольскъ-Уссур. являются:

1) Тропа по долинѣ р. Саченбея черезъ Сихота-Алинъ по долинѣ Имана до д. Котельной, откуда, вплоть до станціи Иманъ, тянется колесная дорога.

2) Тропа отъ устья р. Тютихэ къ верховьямъ р. Иманъ.

3) Тропа долиною р. Тадушу къ фанзамъ Іолайза въ долинѣ р. Лифудзинъ—135 вер..

4) Путь отъ зал. Св. Ольги, долиною р. Аввакумовки къ фанзамъ Іолайза. Отъ фанзъ Іолайза къ ст. Шмаковка идетъ колесная дорога.

5) Тропа, отходящая отъ пути по долинѣ р. Тадушу, вдоль притока послѣдней—рѣки Вангоу,—и ведущая въ долину р. Ното.

6) Тропа по р. Кушунгоу, черезъ Сихота-Алинъ, къ истокамъ р. Бикина, гдѣ тропа пропадаетъ.

III. Важнѣйшими поперечными путями къ путямъ 2-й группы являются:

1) Частью вьючная, частью пѣшеходная тропа, идущая параллельно морскому побережью—отъ зал. Св. Ольги до устья р. Кушунгоу.

2) Тропа отъ фанзы Сюянъ (въ долинѣ р. Тадушу) до поста Св. Ольги, связывающая долины рѣкъ Тадушу и Аввакумовки.

B) *Южно-Уссурійскій раіонъ.* Сѣть грунтовыхъ путей и здѣсь сравнительно мало развита; всѣ ихъ можно раздѣлить на группы:

I. Пути отъ побережья зал. Петра Великаго къ Владивостоку и къ линіи Никольскъ — Анучино, а также поперечные къ этимъ путямъ дороги.

Изъ Сучанскаго раіона:

1) Отъ зал. Америка къ Владивостоку и Никольску главнымъ и кратчайшимъ путемъ служитъ, такъ называемый, Сучанскій почтовый трактъ. Протяженіе—до Владивостока —175 вер., до Никольска—около 240 вер.

У праваго берега р. Майхэ отъ тракта отдѣляется вьючная дорога, идущая по восточному берегу полуострова Муравьева къ Владивостоку. Наиболѣе важнымъ пунктомъ на этой дорогѣ является узелъ путей близъ устья р. Майхэ; къ этому узлу изъ долины р. Сучана ведутъ: а) времянка, сопровождающая Сучанскую желѣзную дорогу; б) дорога отъ с. Фроловки долиной р. Сица въ долину р. Цимухэ и далѣе черезъ с. Шкотово къ названному узлу.

2) Отъ зал. Америка долиною Сучана черезъ перевалъ Сихота-Алинъ въ долину Даубихэ—къ сел. Анучино; длина этого пути около 170 вер.

3) Отъ зал. Востокъ къ Анучину идетъ вьючная тропа длиною около 140 вер. (черезъ почтов. станцію Таудеми, д. Бровничи въ долину Тудагоу, на с. Варваровку и далѣе къ Анучину.

4) Дорога отъ зал. Стрѣлокъ черезъ д.д. Петровка, Шкотово, Майхинская, Новопоселенная, Н. Хотуничи въ Казакевичево; протяженіе около 135 вер.

До Шкотова эта дорога составляетъ часть Сучанскаго почтоваго тракта; далѣе же она допускаетъ колесное движеніе, но не вездѣ одинаково удобна.

5) Старый почтовый трактъ: Владивостокъ—Подгородная—Угловая—Надеждинская—Раздольное—Городечна—Никольскъ-Уссур.; протяженіе около 125 вер.

Поперечными путями могутъ служить:

а) Сучанскій трактъ отъ почт. станціи Коготунская, черезъ д.д. Душкино, Екатериновку въ с. Владимиро-Александровское на р. Сучанѣ.

б) Отъ бухты Кангауза на с. Романовку, д. Н. Нѣжино къ д. Новицкой на Сучанѣ (вдоль Сучанской желѣзной дороги),—времянка, хорошаго качества, допускающая движеніе всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ.

в) Отъ с. Шкотова долиной р Цимухэ въ долину Сучана къ с. Фроловка—около 75 вер.

г) Обыкновенная грунтовая дорога: Никольскъ-Уссур.—Михайловское—Осиновка—Казакевичево—Анучино; длина 103 вер.. Въ общемъ, вся эта дорога пригодна для движенія значительныхъ силъ; въ сухое время даже безъ заблаговременнаго ремонта.

д) Тропа по долинѣ р. Сатизы въ долину р. Супутинки и этой послѣдней до Никольскъ-Уссур.; протяженіе отъ Шкотова до Никольска—74 вер.. Путь этотъ для колеснаго движенія потребуетъ значительной разработки.

е) Тропа изъ д. Ново-Хотунчи долиной р. Таузы черезъ перевалъ въ долину р. Супутинки; далѣе—предыдущій путь. Протяженіе отъ Шкотова до Никольска этимъ путемъ 83 вер..

Отъ д. Майхинской черезъ д. Кролевецъ идутъ пути: 1) долинами р.р. Каменушки и Супутинки въ Никольскъ-Уссур.—22 вер.; на большей части колесная дорога, частью тропа дурного качества; 2) на д. Кипарисово—42 вер.; колесная дорога; на участкѣ Кролевецъ—Кипарисово—тяжела для движенія: 3) къ ст. Надеждинской—колесная дорога; 4) черезъ д. Кневичи на Угловую; колесная дорога, неправно содержимая и пригодная для движенія войскъ и обозовъ.

ж) Отъ с. Шкотова на дорогу Владивостокъ—Раздольное ведутъ:

1) Участокъ Сучанскаго почтоваго тракта черезъ ст. Амбабозу до жел.-дорожной станціи Океанской; протя-

женіе отъ Шкотова до Океанской — 37 вер.: колесная дорога: послѣ каждаго подъема воды требуетъ исправленій.

2) Отъ послѣдняго участка почтовой дороги, между почтовой стан. Амбабоза и р. Майхэ, отдѣляется на сѣв.-западъ дорога къ ст. Угловой. Проселочная, малоѣзженная дорога.

Изъ Посьетскаго раіона къ Никольску и Владивостоку на территоріи Южно-Уссурійскаго края ведутъ 2 дороги:

1) Почтовый трактъ отъ Посьета и ур. Новокіевска, по берегу Амурскаго залива и по правому берегу р. Суйфуна до с. Раздольнаго, гдѣ она выходитъ на дорогу Владивостокъ—Раздольное—Никольскъ.

Отъ Посьета до Раздольнаго—168 вер., до Никольска —203 вер., до Владивостока—232 вер.. Дорога проходитъ черезъ ур. Славянку и Барабашъ (въ послѣднемъ пунктѣ въ наибольшемъ удаленіи отъ моря).

2) Дорога отъ Новокіевска черезъ д.д. Н. Янчихэ, Н. Тизинхэ, Чанигоу, В. Адими, Брусья, Седими, почт. ст. Черкасская, Богословка въ Барабашъ. Эта дорога параллельна первой и нѣсколько разработана во время минувшей войны. Значеніе ея заключается въ томъ, что она служитъ обходной, ибо почтовый трактъ на многихъ участкахъ подверженъ обстрѣливанію съ моря. Дорога допускаетъ движеніе всѣхъ родовъ войскъ, но качества ея значительно хуже предыдущей дороги.

3) Кромѣ указанныхъ двухъ дорогъ существуетъ еще дорога по территоріи Маньчжуріи, вдоль нашей границы: отъ г. Хунчуна вверхъ по рѣкѣ того же имени до с. Тумынза и отсюда въ долину Мангугая къ Барабашу.

Наиболѣе важными поперечными путями служатъ:

а) Новокіевское — Н. Янчихэ — Пашили; колесная дорога:

б) Д. Рязановка—вверхъ по р. Рязановой—д. Сибигоу; вьючная тропа—длина 31 вер.;

в) Н. Адими—В. Адими — Сибигоу; длина 35 вер.,— вьючная тропа;

г) Почт. ст. Черкасская—д. Седими—Людагоу; вьючная тропа;

д) Богословка — Барабашъ — Овчинниково —Тумынза; колесная дорога.

II. Пути, идущіе съ запада къ линіи Новокіевскъ—Барабашъ—Раздольное—Никольскъ.

Къ ур. Новокіевску со стороны Кореи идутъ 2 дороги:

1) Отъ корейскаго г. Кегенфу черезъ д.д. Саволовку и Фаташи; колесная дорога; длина 37 вер..

2) Отъ бухты Гашкевича (на территоріи Кореи) черезъ д.д. Подгорная. Ханси въ Новокіевскъ; длина пути 82 вер. (въ нашихъ предѣлахъ 42 вер.).

3) Со стороны Маньчжуріи къ тому же ур. Новокіевску (Новокіевскому) ведетъ путь: Хунчунъ—К. Хунчунскій—Новокіевскъ: длина 42 вер.. Колесная дорога, проходимая для всѣхъ родовъ войскъ.

Со стороны Нингуты ведетъ путь къ ст. Полтавка. Отъ этой послѣдней къ Никольскъ-Уссурійскому идутъ двѣ дороги по обѣимъ сторонамъ Суйфуна.

4) Ст. Полтавка—п. Константиновскій—Синельникова—Покровка—Никольскъ: длина около 60 вер.. Въ общемъ, этотъ путь пригоденъ для движенія всѣхъ родовъ войскъ, но въ дожди можетъ сдѣлаться непроходимымъ, ибо заливается выходящими изъ береговъ Суйфуномъ и его притоками. Ст. Полтавка соединена съ Никольскомъ телеграфомъ. Отъ описываемаго пути отдѣляется вѣтвь—отъ Константиновскаго на Фадѣевку и Стриговку.

5) Ст. Полтавка—п. Алексѣе-Никольскій—Борисовка—г. Никольскъ Уссур.; дорога проходитъ по правому берегу Суйфуна; длина 69 вер.. Путь допускаетъ колесное движеніе, и въ сухое время вполнѣ удобенъ для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ.

6) Ст. Пограничная—Гродеково—пос. Барановскій—Лишки—с. Галенка—Никольскъ-Уссурійскій. Свойства пути и пригодность его для движенія войскъ вполнѣ зависятъ отъ времени года и количества атмосферныхъ осадковъ: въ продолжительные дожди путь становится безусловно непроходимымъ для артиллеріи и колеснаго обоза.

Между тремя послѣдними путями поперечными могутъ служить:

а) Полтавка—Фадѣевка—п. Софія—Алексѣевскій—Барановскій; длина около 40 вер.; путь удобенъ для движенія войскъ и обозовъ.

б) П. Сергіевскій — д. Синельниково; длина 40 вер.;
в) П. Сергіевскій — з. Карябина; длина 42 вер.;
г) С. Липки — з. Карябина; 30 вер.;
} дороги мало удобны для артиллеріи и обозовъ.

д) С. Галенки — Струговка — Синельниково; 18 вер.
— Покровка; 15 вер.
— з. Карябина; 17 вер.
} всѣ эти дороги удобны для войскъ и обозовъ.

III. Отъ линіи Никольскъ-Уссурійскій — Анучино на Хабаровскъ и оз. Ханка отходитъ слѣдующая группа путей:

1) Анучино—Гордѣевка—Сысоевка—Бѣльцово—Успенка—Тихменево—ж.-дор. ст. Уссури: длина около 180 вер.. Въ настоящемъ своемъ видѣ вообще вся дорога для движенія большихъ силъ съ обозами мало пригодна. Качества ея не всюду одинаковы; на нѣкоторыхъ участкахъ съ трудомъ могутъ пробираться даже одиночные люди.

Дорога пролегаетъ по лѣвому берегу р. Даубихэ до ея сліянія съ Улахэ и далѣе по р. Уссури. Отъ дороги долиной Даубихэ отдѣляется нѣсколько вьючныхъ тропъ на востокъ въ долину р. Улахэ; на эту дорогу, въ свою очередь, выходятъ нѣсколько тропъ отъ морского побережья съ участка: зал. Америка—устье Тадушу.

2) Осиновка—Ляличи—Халкидонъ—Черниговка—Воскресенская—Спасская: длина пути около 100 вер.: въ общемъ путь пригоденъ для движенія значительныхъ силъ; имѣетъ мѣстное названіе „шляпа“.

Далѣе къ сѣверу до Хабаровска, во время войны, была раздѣлана времянка вдоль линіи Уссурійской желѣзной дороги; но неподдерживаемая ремонтомъ она постепенно приходитъ въ полный упадокъ, и нынѣ сплошнымъ путемъ служить не можетъ.

3) Никольскъ-Уссур.—Воздвиженская—Михайловское—Павловка—Вознесенское—Халкидонъ—Черниговка—Спасское; длина пути около 135 вер.; колесная дорога; въ дожди часть пути не пригодна для движенія, ибо заливается водою разливающихся рѣкъ и рѣчекъ.

4) Никольскъ-Уссур.—Михайловское—Григорьевское—Благодатный—Камень-Рыболовъ (на оз. Ханка); длина пути около 125 вер.; старый почтовый трактъ. Продолже-

ніемъ этой дороги является путь черезъ Платоново-Александровскую къ Турьему Рогу.

Поперечныхъ путей достаточно только зимой, когда замерзаетъ р. Лефу и ея болотистая, труднодоступная долина. Въ лѣтній же періодъ можно пользоваться только дорогами:

а) Аврамовка—Павловка—Осиновка; колесная дорога;

б) Благодатный—Халкидонъ—Тарасовка; проселочный путь;

в) Сѣверный путь отъ почтов. станціи Мо по южному берегу оз. Ханки къ Спасскому; дорога весьма плохого качества; сплошного движенія по этой дорогѣ нѣтъ,—окрестные жители пользуются ею для подвоза сѣна съ обширныхъ луговыхъ низинъ;

г) Отъ Спасскаго къ Анучину,—заброшенная, труднопроходимая вьючная тропа.

IV. Пути полуострова Муравьева-Амурскаго.

Всѣ эти пути, ведущіе къ крѣпости Владивостокъ, какъ изъ Суйфунскаго раіона, такъ и со стороны Посьета и Никольска, сходятся въ долину р. Лянчихэ. Изъ этой долины по полуострову пролегаютъ слѣдующія дороги:

1) По самому берегу Амурскаго залива отъ почтов. ст. Подгородной проходитъ старая почтовая дорога, длиною около 20 вер..

2) Дорога, проложенная по серединѣ полуострова, начинающаяся у раз. Углового- -30 вер. (отъ Владивостока); военная дорога спеціальнаго назначенія.

3) По западному берегу Уссурійскаго залива, отъ переправы черезъ р. Майхэ, проходитъ вьючная тропа, протяженіемъ около 30 вер.

Поперечными путями служатъ:

а) Почтовый трактъ долиною р. Лянчихэ, протяженіемъ около 22 вер.

б) Изъ долины Черной рѣчки къ бухтѣ Фельдгаузенъ; около 11 вер.; дорога хорошаго качества.

в) Путь долиною р. Сѣданки.

Кромѣ этихъ дорогъ имѣется много тропъ, проложенныхъ охотниками и дроворубами; нѣкоторыя изъ этихъ тропъ пригодны для движенія не только горной артиллеріи, но и двуколочнаго обоза.

ГЛАВА 5-я.

Общее заключеніе о военногеографическихъ свойствахъ раіона.

Въ военногеографическомъ отношеніи раіонъ представляетъ страну, наполненную горными хребтами и ихъ отрогами, покрытую въ большей своей части тайгой, пересѣченную рѣками и рѣчками озерами и болотами, съ чрезвычайно мало развитой сѣтью путей, сравнительно суровымъ климатомъ,—вообще страну дикаго характера, часто малодоступную и мало изслѣдованную.

Малоизрѣзанная береговая линія негостепріимнаго въ этой части Японскаго моря, вмѣстѣ съ придвинутой къ ней стѣной хребта Сихота-Алинъ, какъ-бы совершенно изолируютъ край отъ вліянія моря, и лишь на сѣверовостокѣ—у устья Амура, да на югозападѣ—въ Южно-Уссурійскомъ краѣ, раіонъ получаетъ выходы къ морю,—здѣсь имѣются удобныя бухты, сюда ведутъ пути, здѣсь преимущественно развивается жизнь. Въ Южно-Уссурійскомъ краѣ тому же способствуютъ болѣе благопріятныя данныя мѣстности, почвы и климата.

Рѣки Амуръ и Уссури естественно получили значеніе путей, выводящихъ къ морямъ и къ указаннымъ частямъ раіона.

По этимъ путямъ издавна происходило движеніе населенія, которое частью осѣдало въ долинахъ рѣкъ и культивировало ихъ.

Р. Уссури, вмѣстѣ со своимъ притокомъ р. Сунгачей, является кромѣ того пограничной линіей области съ владѣніями Китая (Маньчжуріей).

Итакъ, уже географическія свойства раіона выдвигаютъ значеніе: 1) Южно-Уссурійскаго края, 2) сѣверовосточной части области, расположившейся у устья Амура и 3) рѣкъ Амура (на протяженіи отъ Хабаровска до устья) и Уссури.

Южно-Уссурійскій край, будучи наиболѣе культурной частью области, благодаря болѣе благопріятнымъ географическимъ своимъ условіямъ и будучи выдвинутъ далеко къ

югу между владѣніями Китая и Японіи, пріобрѣтаетъ въ военномъ отношеніи первостепенное значеніе: отсюда и отходятъ важнѣйшія внутреннія и внѣшнія операціонныя направленія раіона.

Б. ВОЕННО-СТАТИСТИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ.

ГЛАВА 6-я.

Административное устройство Приморской области.

Приморская область въ административномъ отношеніи дѣлится на уѣзды: *Удскій* съ уѣзднымъ городомъ Николаевскомъ, *Хабаровскій* съ центромъ Приамурскаго Генералъ-Губернаторства—городомъ Хабаровскомъ, *Иманскій*, *Никольскъ-Уссурійскій* съ уѣзднымъ городомъ Никольскъ-Уссур. и *Ольгинскій*; *округу Уссурійскаго казачьяго войска*, *Приморскій горный округъ* (Амгунская система), подчиненный горному исправнику и *Уссурійскій горный округъ*, состоящій въ вѣдѣніи Уссурійскаго горнаго инженера. Уѣздами вѣдаютъ уѣздные начальники.

Переселенческое дѣло находится въ рукахъ завѣдывающаго переселеніемъ въ Приамурскій раіонъ, охватывающій всю область, часть Амурской области (до р. Б. Биры) и островъ Сахалинъ.

Войсковыя земли Уссурійскаго войска расположены на протяженіи свыше 800 верстъ, отъ г. Хабаровска до верховья р. Суйфуна, составляя по теченію рѣкъ Уссури, Сунгачи, западному и южному побережью оз. Ханка, пограничную полосу съ Китайской Имперіей.

Въ отношеніи общественнаго управленія Уссурійская казачья округа дѣлится на 6 станичныхъ округовъ.

Областнымъ центромъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и торговымъ, является г. *Владивостокъ*, имѣющій важное значеніе для Приамурскаго края, какъ крѣпость, военный и коммерческій портъ.

Мѣстное инородческое населеніе, составляющее по официальнымъ даннымъ, около 6% населенія области (а въ дѣйствительности болѣе, что объясняется трудностью его учета), образовало свое особое управленіе съ выборнымъ началомъ въ лицѣ старшинъ, избираемыхъ на опредѣленный срокъ.

ГЛАВА 7-я.

Средства раіона.

а) Земледѣліе. Въ отношеніи земледѣлія Приморская область можетъ быть раздѣлена на 2 части: *Съверную* и *Южную*. *Съверная* часть охватываетъ обѣ стороны р. Амура, отъ границы съ Амурской областью до его устья, и нижнюю часть долины Уссури (верстъ на 30—40 вверхъ отъ ея впаденія въ Амуръ), т.-е. почти весь, такъ называемый, Центрально-Приморскій и Николаевскій раіоны. *Южная* часть захватываетъ весьма незначительную южную часть Хабаровскаго уѣзда, всю Приханкайскую низменность и остальную часть долины Уссури, т.-е. южную часть Центрально-Приморскаго и весь Южно-Уссурійскій раіоны.

Въ сѣверной части области земледѣліе почти совершенно отсутствуетъ, и населеніе занимается исключительно рыболовствомъ, въ то время, какъ въ южной части оно посвящаетъ свой трудъ главнымъ образомъ земледѣлію.

Земледѣліе въ Приморской области носитъ почти общинный характеръ, и только въ послѣднее время въ Уссурійскомъ краѣ наблюдается стремленіе къ подворному размежеванію. Крупныхъ земледѣльческихъ хозяйствъ въ области нѣтъ. Что касается земледѣльческой культуры, то она стоитъ на низкой степени развитія.

У русскихъ переселенцевъ вообще принята залежная система, но со многими особенностями, въ значительной степени отличающими край отъ Амурской области. Характерная особенность крестьянскихъ хозяйствъ всего Уссу-

рійскаго края—это распространеніе посѣвовъ гречихи, что объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что природа этого растенія подошла подстать природѣ края (климату и почвѣ) и довольно удачно отвѣчала требованіямъ новоселовъ—имѣть съ цѣлины, отъ пашни первой же весны, урожай въ тотъ же годъ и хорошо подготовить почву для послѣдующихъ растеній. Вслѣдъ за гречихой воздѣлываются ярица и затѣмъ овесъ.

Въ области, наряду со сказаннымъ, распространена китайская и корейская земледѣльческая культура. Многіе крестьяне и казаки зачастую совсѣмъ не обрабатываютъ принадлежащія имъ земли, а сдаютъ ихъ китайцамъ и корейцамъ въ аренду. Помимо этого послѣдніе владѣютъ въ области землей и на правахъ собственниковъ.

Земледѣльческая культура китайцевъ и корейцевъ, по тщательности обработки полей и количеству затрачиваемаго труда, носитъ несравненно болѣе интенсивный характеръ.

Корейцы и китайцы воздѣлываютъ немало разныхъ растеній, свойственныхъ и русской культурѣ въ краѣ: овесъ, пшеницу и т. п.; но есть растенія, исключительно принадлежащія культурѣ желтой расы: это разнаго рода „просовыя“ и „бобовыя“, т.-е. виды чумизы, пайзы, китайскихъ бобовъ и проч.. По всему Уссурійскому краю подъ посѣвами только этихъ бобовыхъ и просовыхъ въ 1906 г. числилось 9535 десятинъ (изъ нихъ въ Южно-Уссур. краѣ —9487 десят.).

Такимъ образомъ Уссурійскій край представляетъ изъ себя рѣдкій примѣръ одновременнаго существованія, въ самомъ близкомъ сосѣдствѣ, двухъ такихъ системъ полеводства, изъ которыхъ одна — русская — является почти простѣйшей формой земледѣлія, а другая—китайская—одной изъ высшихъ ступеней сельскохозяйственной культуры.

За послѣдніе годы въ области получили широкое распространеніе усовершенствованныя земледѣльческія орудія; однако послѣднее обстоятельство объясняется главнымъ образомъ дороговизной рабочихъ рукъ, а отнюдь не улучшеніемъ земледѣльческой культуры.

Большой ущербъ земледѣлію въ области приносятъ періодическіе дожди, обильно выпадающіе въ іюлѣ—августѣ

мѣсяцахъ, т.-е. въ періодъ созрѣванія хлѣбовъ, и, связанныя съ дождями, наводненія (какъ слѣдствіе разлива рѣкъ).

Помимо низкой земледѣльческой культуры, причиной, понижающей урожайность, являются грибныя болѣзни злаковъ; особенно распространена въ области, такъ называемая, „головня". Хлѣбъ, зараженный такими грибными болѣзнями, получилъ названіе „пьянаго"; отъ употребленія его слѣдуютъ головокруженіе, тошнота и судороги.

По времени начала сбора хлѣбовъ на первомъ мѣстѣ стоятъ ярица и ячмень—конецъ іюля: затѣмъ слѣдуютъ: пшеница —начало августа, овесъ—половина августа и гречиха—начало сентября.

Позднѣе всѣхъ—въ половинѣ и концѣ сентября—убираются бобы и кукуруза. Сборъ всѣхъ хлѣбовъ заканчивается въ октябрѣ.

Изъ вредителей, водящихся въ Приамурьѣ, необходимо упомянуть о бурундукахъ въ лѣсистыхъ мѣстностяхъ сѣверной части края, о птицахъ въ низовьяхъ Уссури и по Амуру и о мышахъ.

Обезпеченіе народнаго продовольствія.

Изъ всей области лишь населеніе Южно-Уссурійскаго края прокармливается собственнымъ хлѣбомъ и имѣетъ нѣкоторый его избытокъ, поступающій на мѣстный рынокъ. Что касается Центрально-Приморскаго и Николаевскаго раіоновъ, то лишь въ самой южной части Хабаровскаго уѣзда населеніе до извѣстной степени можетъ прокармливаться собственнымъ хлѣбомъ; на всемъ остальномъ пространствѣ населеніе питается исключительно привознымъ хлѣбомъ.

По удовлетвореніи собственныхъ нуждъ сельское населеніе въ Южно-Уссурійскомъ краѣ можетъ выпустить на внутренній рынокъ (приблизительно):

108.000 пуд. пшеницы;
500.000 пуд. гречихи и просовыхъ;
482.000 пуд. овса и ячменя.

Всего 1.090.000 пуд.,—а также нѣкоторое число картофеля для удовлетворенія спроса городского населенія.

Большую часть остающагося у крестьянскаго населенія хлѣба скупаетъ Интендантство (пшеницу, овесъ и гречиху).

Въ итогѣ, избытокъ хлѣба, поступающій на мѣстный рынокъ, не вполнѣ удовлетворяетъ спросу на него даже со стороны Интендантства, благодаря чему для потребностей населенія ежегодно ввозятся хлѣбъ и мука изъ Амурской области, Маньчжуріи и Америки. Ежегодно проходитъ черезъ Уссурійскій край до 4.125.000 пуд. американской муки и до 620 тыс. пудовъ Харбинской.

б) Огородничество и садоводство.

Въ Южно-Уссурійскомъ краѣ огородничество не составляетъ особаго промысла, такъ какъ оно пока служитъ лишь для удовлетворенія личной потребности, и лишь жители селеній, близкихъ къ стоянкамъ войскъ, занимаются разведеніемъ огородныхъ овощей для продажи: эта отрасль хозяйства находится большею частью въ рукахъ китайцевъ и корейцевъ, которые даже скупаютъ овощи у крестьянъ. Главнымъ потребителемъ является г. Никольскъ-Уссур., но часть продуктовъ огородничества сбывается и во Владивостокъ.

Садоводство находится въ зачаточномъ состояніи.

Въ Уссурійскомъ казачьемъ войскѣ, послѣ хлѣбопашества, огородничество въ хозяйствѣ казачьяго населенія составляетъ довольно важную отрасль сельскаго хозяйства въ видѣ культуры, главнымъ образомъ, картофеля и капусты: *огородничество служитъ не малымъ подспорьемъ въ хозяйствахъ особенно сѣверныхъ округовъ.*

Садоводство въ войскѣ такъ же, какъ и въ краѣ, почти отсутствуетъ.

Культура табаку въ казачьемъ населеніи, и особенно лучшихъ спеціально русскихъ сортовъ, является очень ограниченной, вслѣдствіе отсутствія надлежаще обставленныхъ и непосильныхъ для частныхъ лицъ опытовъ. Встрѣчается табаководство пока только въ единичныхъ хозяйствахъ.

Въ сѣверныхъ частяхъ области, а равно въ Хабаровскомъ уѣздѣ, русское населеніе огородничествомъ и плодоводствомъ совершенно не занимается, и овощи доставляются корейцами и китайцами, живущими въ деревняхъ по Амуру и Уссури.

в) Скотоводство и коневодство.

По своимъ качествамъ мѣстный скотъ мало отличается отъ скота, существующаго въ сосѣдней Амурской области, а именно: въ общемъ онъ мелкій и маломолочный. Изъ скота содержится главнымъ образомъ крупный рогатый скотъ и свиньи; число овецъ незначительно.

Коровы (быки и волы) преимущественно мѣстныхъ породъ—маньчжурской и монгольской, но встрѣчается рогатый скотъ, привозимый и изъ Европейской Россіи, Западной Сибири и изъ Забайкалья.

Въ общемъ, конечно преобладаютъ помѣси всякаго рода, подъ названіемъ „мѣстнаго" скота. Въ послѣдніе годы среди населенія Южно-Уссурійскаго края, главнымъ образомъ у молоканъ, сталъ появляться скотъ улучшенныхъ породъ (холмогорскій, голландскій и др.), привозимый изъ Европейской Россіи.

Благодаря недостатку мѣстнаго скота, ежегодно пригоняется въ область промышленный скотъ, главнымъ образомъ изъ Маньчжуріи.

Свиньи въ области преобладаютъ, такъ называемыя, „маньчжурскія".

Овцы почти исключительно монгольскаго происхожденія.

Общее количество скота въ области въ 1908 г. выражалось цифрами:

Уѣзды и города.	Лошадей.	Рогатаго скота.	Овецъ.	Свиней.	Козъ.	Оленей.	Ездовыхъ собакъ.
Южно-Уссурійскій край и г. Никольскъ-Уссур.	69842	113066	102	69051	148	—	—
Хабаровскій уѣздъ и г. Хабаровскъ - - -	16957	9213	7124	5756	—	—	—
Удскій уѣздъ - - - - - - - - - - - -	1952	1054	—	887	15	1480	4218
Уссурійское казачье войско - - - - - -	11760	16506	1252	7783	—	—	—
Итого - - - - -	103451	139839	8478	83477	163	1480	4248

Хотя количество скота въ области довольно значительно, но скотоводство не имѣетъ промышленнаго значенія; скотъ содержится преимущественно для нуждъ сельскаго хозяйства, а равно для удовлетворенія своихъ собственныхъ нуждъ населенія.

Средняя цѣна лошади 100—180 рубл.; коровы—80 рубл..

г) Перевозочныя средства.

Данныхъ о количествѣ телѣгъ и саней не имѣется; вообще же перевозочныя средства сосредоточены главнымъ образомъ въ Южно-Уссурійскомъ, т.-е. земледѣльческомъ районѣ. Въ сѣверныхъ районахъ инородческое населеніе для передвиженія зимой пользуется особыми санями, носящими названіе нартъ, въ которыя впрягаются отъ 6 до 12 собакъ. Въ зимнее время на сѣверѣ области можно встрѣтить въ числѣ перевозочныхъ средствъ и ѣздовыхъ оленей.

д) Пчеловодство.

Въ Южно-Уссурійскомъ краѣ пчеловодство не велико, такъ какъ за отсутствіемъ свѣчныхъ заводовъ нѣтъ спроса на воскъ, и только мѣстная потребность заставляетъ развиваться это дѣло; однако постепенно эта отрасль начинаетъ распространяться и совершенствоваться.

Въ Хабаровскомъ уѣздѣ число колодъ доходитъ до 7500 шт.

е) Рыболовство.

Во всей сѣверной половинѣ области рыболовство составляетъ основу благосостоянія населенія; въ частности же для инородцевъ рыба представляетъ почти единственный пищевой продуктъ.

Въ Южно-Уссурійскомъ краѣ рыболовство, хотя и не составляетъ главнаго промысла населенія, но является важнымъ подспорьемъ въ хозяйствѣ; причемъ развито оно главнымъ образомъ на морскомъ побережьи. Главнымъ объектомъ рыбной промышленности въ Приморской области являются сельдь и лососевыя—кета и горбуша. Эти послѣднія ловятся почти во всѣхъ бухтахъ и рѣкахъ нашего Тихоокеанскаго побережья, но больше всего ихъ добывается въ Амурѣ.

Здѣшними промышленниками различаются кета лѣтняя (сильча) и кета осенняя (хайко). Рыбы эти принадлежатъ къ разряду проходныхъ, живутъ въ морѣ, но метать икру направляются въ рѣки: въ это время и производится ихъ ловъ.

Кромѣ кеты и горбуши, какъ въ самомъ Амурѣ, такъ и въ другихъ рѣкахъ и озерахъ Приамурья, водится много другихъ рыбъ—всего насчитывается болѣе 50 названій: наибольшее вниманіе изъ нихъ заслуживаютъ рыбы осетровыя.

Рыболовство въ области можно раздѣлить на 3 разряда: 1) рыболовство для собственныхъ надобностей населенія, распространенное повсюду, 2) мелкіе крестьянскіе промыслы и 3) крупную промышленность.

Наконецъ въ области, рядомъ съ русской рыбопромышленностью, развилась и японская, ибо, согласно заключенной послѣ Русско-Японской войны конвенціи, японцы получили право производить рыбный промыселъ въ нашихъ территоріальныхъ водахъ морей: Японскаго, Охотскаго и Берингова. Право японцевъ не распространено лишь на рѣки и на нѣкоторые заливы и бухты.

ж) Горная промышленность.

Приморская область изобилуетъ полезными ископаемыми. Помимо золота, здѣсь имѣются: каменный и бурый уголь, желѣзная руда, известняки, залежи горнаго льна (асбеста) и сѣры, свинцовыя, мѣдныя, оловянныя и другія руды. Однако, благодаря слабой населенности края, отсутствію путей сообщенія и дороговизнѣ рабочихъ рукъ, горныя богатства области разрабатываются весьма слабо.

Желѣзныя руды. Бѣлогорское мѣсторожденіе находится въ Южно-Уссурійскомъ краѣ, у горы Бѣлый-Камень, въ 12 верстахъ на сѣверъ отъ Ольгинскаго залива. Круто падающій рудный пластъ, прослѣженный на глубину 10 саж., содержитъ магнитный желѣзнякъ мѣстами довольно чистый, мѣстами съ значительной примѣсью пустыхъ породъ. Количественныя данныя этого мѣсторожденія разнорѣчивы, можно предполагать, что запасъ руды здѣсь имѣется около 100 мил. пуд.; содержаніе магнитнаго желѣза 56—61%.

Въ окрестностяхъ заливовъ Св. Ольги и Св. Владимира находятся еще нѣсколько рудныхъ мѣсторожденій того же типа, но данныхъ о нихъ еще меньше.

Каменный уголь. Начиная отъ 29-й версты желѣзной дороги, идущей отъ Владивостока, и до ст. Надеждинской, огибая Угловой заливъ, находится обширное, не менѣе 36 кв. верстъ буроугольное мѣсторожденіе, на которомъ

уголь разрабатывается рудниками: Краеугольно-Спасовскимъ и Второ-Спасовскимъ. Въ 2-хъ верстахъ къ югу отъ Краеугольно-Спасовской копи и въ 5-ти верст. отъ ст. Хилково находятся залежи плотныхъ бурыхъ углей. На „Подгородныхъ и Владимирскихъ" копяхъ этого мѣсторожденія развѣдано 6 угольныхъ пластовъ. По берегу Амурскаго залива, въ 26 верст. отъ Владивостока, находится Св. Макарьевское мѣсторожденіе бурыхъ углей, на которыхъ обнаружено около 17 угольныхъ пластовъ.

Всѣ эти угли, очень цѣнные для металлургическихъ операцій, съ трудомъ примѣняются для отопленія паровыхъ котловъ.

Сучанское мѣсторожденіе каменнаго угля находится на правомъ берегу р. Сучана, въ 40 вер. отъ впаденія въ бухту Находка. Угленосная площадь заключаетъ въ себѣ отъ 20 до 32 кв. верстъ.

Кромѣ Сучанскаго мѣсторожденія въ Южно-Уссурійскомъ краѣ извѣстно еще много другихъ, но качество ихъ дурное и они не имѣютъ практической цѣнности. Нѣсколько лучшаго качества уголь въ верховьяхъ р. Седими, но благодаря сильно нарушенному напластованію, значеніе его падаетъ.

Имѣется много указаній на присутствіе бурыхъ и иногда антрацитовидныхъ углей по всему побережью Японскаго моря, вплоть до залива Де-Кастри, но о большинствѣ этихъ углей имѣются весьма скудныя свѣдѣнія.

Въ 1908 г., не считая Сучанскихъ казенныхъ копей, разрабатывалось въ области 6 каменноугольныхъ копей, на которыхъ добыто 937.836 пуд. каменнаго угля и 4.598.888 пуд. бураго угля, да еще на двухъ развѣдываемыхъ площадяхъ добыто 270.000 пуд. каменнаго угля, а всего выкопаемаго угля въ 1908 г. добыто 5.806.724 пуда; по сравненію съ 1907 г. менѣе на 2.142.057 пуд.. Причины такого уменьшенія заключаются въ томъ, что главнѣйшіе потребители бураго угля—Вост.-Китайская жел. дорога съ ея Уссурійской вѣтвью и Военное Вѣдомство,—перешли на уголь Сучанскаго казеннаго рудника.

По количеству добываемаго угля доминирующее мѣсто принадлежитъ Сучанскимъ копямъ. Въ теченіе 1908 г.

было добыто 8.354.000 пуд. угля, а въ 1909 г.—около 9.500.000 пуд.

Цементное производство. Въ 1908 г. была окончена постройка большого цементнаго завода близъ ст. Евгеньевка (Уссур. жел. дороги), оборудованнаго новѣйшими приспособленіями. Цементъ хорошаго качества и известнякъ для него добывается на территоріи завода.

з) Фабрично-заводская промышленность.

Промышленность заводская и фабричная въ Приморской области развивается только въ южной ея части и притомъ медленно. Причиной тому служатъ недостаточность населенія, относительная дешевизна привозимыхъ предметовъ и отсутствіе свободныхъ капиталовъ. Заводы и фабрики сосредоточиваются по преимуществу *въ городахъ*: Владивостокѣ, Хабаровскѣ, Никольскъ-Уссур. и Николаевскѣ, а равно въ ихъ окрестностяхъ.

Особенное значеніе для области имѣетъ мукомольное дѣло.

Заводская промышленность *въ уѣздахъ* находится въ зачаточномъ состояніи, въ виду только еще слагающейся жизни населенія.

Изъ числа заводскихъ предпріятій можно отмѣтить: 1) вышеписанный цементный заводъ, 2) лѣсопильный заводъ —вблизи с. Спасскаго, 3) смолоскипидарный заводъ — тамъ же, 4) известковый заводъ — въ с. Спасскомъ, 5) кожевенный заводъ—тамъ же, 6) въ Суйфунскомъ станѣ —винокуренный и кирпичный заводы, 7) въ Раздольинскомъ станѣ—стеклянный заводъ, и нѣкоторые другіе, болѣе мелкіе.

и) Торговля.

Торговля въ южной части Приморской области имѣетъ очень серьезное вліяніе на весь складъ жизни края, такъ какъ черезъ ея порты провозятъ товары не только для мѣстнаго потребленія, но и транзитомъ для Амурской области, отчасти Забайкалья и даже Европы.

Главными торговыми центрами области являются порты Владивостокъ и Николаевскъ.

По таможеннымъ свѣдѣніямъ въ 1907 г. черезъ указанные порты было ввезено изъ-за границы товаровъ на 82 мил. и изъ Россіи на 14 мил. Кромѣ того, ввозъ и вывозъ товаровъ въ область совершается и сухопутьемъ

изъ Якутской области, Забайкалья и черезъ Русско-Маньчжурскую границу.

Первое мѣсто по ввозу занимаютъ зерновые хлѣба, мука и водочныя издѣлія.

Внутренняя торговля въ селахъ южной части области сосредоточена преимущественно въ рукахъ китайцевъ. Предметами продажи служатъ скотъ, рыба, пушнина, хлѣбъ и вообще продукты земледѣлія, а предметами купли—мануфактурные и колоніальные товары, необходимые въ домашнемъ обиходѣ.

Въ Южно-Уссур. краѣ торговля главнымъ образомъ сосредоточена въ пунктахъ близъ стоянокъ войскъ, интендантскихъ учрежденій, заводскихъ и промышленныхъ предпріятій. Изъ такихъ пунктовъ, какъ на наиболѣе бойкіе, можно указать: с. Спасское, пос. Иманъ, с. Раздольное, Новокіевскъ и пос. Св. Ольги.

Предметами сельскохозяйственнаго производства населеніе обмѣнивается на ярмаркахъ. Въ 1908 г. ярмарки происходили въ слѣдующихъ селеніяхъ: въ с.с. Хорольскомъ, Зеньковкѣ, Спасскомъ, Камень-Рыболовѣ, Воздвиженкѣ, Осиновкѣ, Дмитріевкѣ, Комаровкѣ, Духовскомъ, Дубки и др.—всего въ 26 пунктахъ; торговый оборотъ на всѣхъ этихъ ярмаркахъ достигъ суммы около 6 мил. рублей.

Въ Никольскъ-Уссур. бываютъ 2 ярмарки, каждая по 5 дней (17 марта и 22 октября); на эти ярмарки приводится главнымъ образомъ рогатый скотъ и лошади.

Въ Уссурійскомъ казачьемъ войскѣ ярмарки происходятъ въ слѣдующихъ пунктахъ: въ Гродековѣ, Нестеровскомъ, Платоно-Александровскомъ, Павло-Федоровскомъ, Графскомъ, Бикинской и Гленовской.

Почта и телеграфъ.

Въ 1908 году въ области состояло: городскихъ почтовыхъ отдѣленій—1, почтово-телеграфныхъ отдѣленій—14, контрольныхъ телеграфныхъ отдѣленій—6, военно-практическихъ телеграфныхъ станцій—3, управленій сѣверныхъ уѣздовъ, производящ. почтов. операціи—5, желѣзнодорожн. станцій, производящ. почтов. операціи—7, волостныхъ правленій, производивш. почтов. операціи—4.

Городскія телефонныя станціи имѣются во Владивостокѣ и Николаевскѣ.

ГЛАВА 8-я.

Общее заключеніе о раіонѣ.

Разсмотрѣнный раіонъ, представляя по своимъ географическимъ свойствамъ, горную, пересѣченную страну съ суровымъ характеромъ, мало изслѣдованную,—теченіемъ р. Амура дѣлится на 2 части:

а) Сѣверозападную — примыкающую къ пустыннымъ берегамъ Охотскаго моря и не менѣе дикимъ частямъ Амурской области, совершенно бездорожную, гдѣ жизнь ютится пока лишь по теченію рѣкъ Амура, Амгуни и Горюна, богатыхъ рыбой, куда привлекаютъ звѣриные промыслы и богатые золотые пріиски, которыми особенно изобилуетъ долина р. Амгуни.

б) Юговосточную — вытянувшуюся между моремъ и владѣніями Китая (Маньчжуріи) и примыкающую на крайнемъ югѣ къ территоріи Японіи (Кореи). Вдоль всей этой части раіона, съ сѣвера на югъ, тянется горный хребетъ Сихота-Алинъ, наполняющій своими отрогами почти всю область, сохраняющую въ общемъ тотъ же дикій характеръ.

Жизнь сосредоточивается лишь на крайнихъ сѣверѣ и югѣ этой части области и на линіи рѣкъ, ихъ соединяющей, именно: на Амурѣ и Уссури.

Обѣ указанныя оконечности раіона примыкаютъ къ моремъ, имѣютъ удобныя бухты (особенно въ Южно-Уссурійскомъ краѣ), почему и привлекаютъ къ себѣ вниманіе населенія; здѣсь развивается жизнь, а слѣдовательно—города, дороги и т. д.. Къ числу такихъ населенныхъ пунктовъ относятся: на сѣверѣ — г. Николаевскъ, на югѣ— Владивостокъ, Никольскъ-Уссур., Новокіевскъ и др..

Кромѣ того Южно-Уссурійскій край, отличаясь большей доступностью, менѣе пересѣченнымъ и закрытымъ характеромъ мѣстности, почвой и климатомъ, благопріятными для развитія здѣсь земледѣлія, сталъ житницей области и наиболѣе населенной ея частью.

Связью между вышеуказанными частями раіона являются рѣки Амуръ и Уссури, долины которыхъ обладаютъ свой-

ствами, благопріятными для развитія здѣсь культуры,— почему эти долины представляютъ также населенныя части области, принимающія все болѣе культурный характеръ.

Здѣсь возникли крупные населенные пункты (особенно по долинѣ р. Уссури), а въ мѣстѣ сліянія этихъ жизненныхъ артерій края выросъ административный центръ Приамурья—г. Хабаровскъ (резиденція Приамурскаго Генералъ-Губернатора и Командующаго войсками Приамурскаго военнаго округа).

Путями сообщенія богатъ болѣе другихъ частей области Южно-Уссурійскій край; остальные пути протягиваются вдоль указанной выше линіи рѣкъ Амура и Уссури, и лишь немногіе изъ нихъ направляются на востокъ къ негостепріимному морскому берегу, отличающемуся дикимъ характеромъ, почти полнымъ отсутствіемъ удобныхъ бухтъ и изолированному отъ остальныхъ частей области малопроходимой и труднодоступной стѣной Сихота-Алиня.

Итакъ, географическія условія, въ связи съ относительнымъ положеніемъ различныхъ частей области, выдвигаютъ на первый планъ въ военномъ и экономическомъ отношеніяхъ Южно-Уссурійскій край, устье Амура, а равно теченіе пограничной Уссури съ Нижнимъ Амуромъ. Политическая же обстановка настоящаго времени выдвигаетъ особенное стратегическое значеніе, въ ряду указанныхъ частей области, Южно-Уссурійскаго края.

Часть III.

ОБЗОРЪ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ.

А. ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ.

ГЛАВА 1-я.

Границы раіона и пространство.

а) Границы и свойства ихъ.

Юго-западную и *южную* границы раіона составляетъ р. Амуръ—на протяженіи отъ сліянія Шилки и Аргуни до впаденія въ нее р. Уссури (1770 вер.): *сѣверной* границей является водораздѣлъ, пролегающій по хребту Яблоновыхъ (Становыхъ) горъ до Джугджурскаго хребта (протяженіе сѣверной границы, считая отъ сліянія рр. Шилки и Аргуни, —около 760 вер.); съ *востока* раіонъ ограничивается условной линіей, проходящей по горнымъ хребтамъ—водораздѣламъ Джукдыръ, Ямалинъ, Мал. Хинганъ, направляющимся съ сѣвера на югъ отъ Станового хребта къ сліянію Уссури съ Амуромъ (протяженіе восточной границы по прямой линіи 850 вер., по хребтамъ горъ около 1500 вер.).

б) Пространство и важнѣйшія разстоянія.

Въ означенныхъ границахъ заключается пространство —352280,6 кв. вер..

Раіонъ вытянутъ вдоль теченія р. Амура и въ глубину занимаетъ протяженіе въ среднемъ около 400 верстъ, а по фронту (т.-е. параллельно теченію р. Амура) около 1000 вер..

Разстояніе отъ г. Благовѣщенска: 1) до Хабаровска по теченію рѣки—930 вер.. а по почтовому тракту—747 вер.; 2) до сліянія рр. Шилки и Аргуни—842 вер. (по теченію р. Амура): 3) до г. Цицикара (въ Маньчжуріи)—около 460 вер. (по тракту).

в) Главныя операціонныя направленія театра войны, обнимаемыя даннымъ раіономъ.

Раіонъ Амурской области едва ли можетъ быть разсматриваемъ какъ театръ военныхъ дѣйствій, ибо лишь только неширокая полоса мѣстности вдоль р. Амура сравнительно заселена и обладаетъ небольшимъ количествомъ путей сообщенія, которые тянутся параллельно теченію р. Амура. Вся же остальная часть территоріи раіона представляетъ малонаселенную, безъ дорогъ, горную страну, малодоступную для военныхъ дѣйствій даже небольшими частями войскъ.

Не представляя удобствъ для военныхъ дѣйствій въ силу сказаннаго, но заключая въ себѣ пути, тянущіеся вдоль теченія пограничной р. Амура, разсматриваемый раіонъ пріобрѣтаетъ тѣмъ не менѣе весьма важное значеніе, связывая базу Дальняго Востока—Иркутскій военный округъ съ выдвинутымъ къ берегамъ Великаго Океана передовымъ Дальневосточнымъ театромъ, а именно: Приамурскою частью Приморской области (въ частности съ Южно-Уссурійскимъ краемъ).

Расположеніе же путей сообщенія вдоль границы съ Маньчжуріей, малодоступность и безжизненность тыла раіона (горные хребты) придаютъ области въ отношеніи вышеуказаннаго значенія особую чувствительность.

Возможныя операціонныя направленія проходятъ внѣ раіона, направляясь на югъ,—къ жизненнымъ узламъ Маньчжуріи—къ Цицикару (отъ Благовѣщенска по направленію тракта и теченія р. Нонни) и къ Харбину (отъ Хабаровска по направленію теченія р. Сунгари).

ГЛАВА 2-я.

I. Поверхность раіона.

а) Рельефъ и почва.

б) Лѣса.

Поверхность разсматриваемой территоріи имѣетъ преимущественно гористый и всхолмленный характеръ. Пересѣкающіе эту площадь хребты, хотя и не превышаютъ

6000 фт. абсолютной высоты, но, распространяя свои отроги во всѣ стороны, заполняютъ ими большую часть поверхности. Здѣсь нерѣдко встрѣчаются и плоскогорья, на которыхъ иногда поднимаются высокіе, труднодоступные хребты и сопки. Равнинныхъ же и долинныхъ мѣстностей сравнительно мало.

По своему характеру поверхность раіона можетъ быть раздѣлена на:

1) Мѣстности гористыя, по которымъ протекаютъ верховья рѣкъ Амура, Зеи, Гилюя, Буреи и др.

2) Мѣстности возвышенно-равнинныя, по которымъ въ сѣверныхъ широтахъ проходятъ иногда цѣпи горъ или появляются отдѣльно стоящія высоты. Такими площадями являются окрестности верхней Зеи и нижней Селенджи (Селемджи). Онѣ спускаются къ низменнымъ луговымъ прирѣчнымъ долинамъ Зеи и Амура въ большинствѣ случаевъ крутымъ уступомъ.

3) Мѣстности низменныя и луговыя, составляющія прирѣчныя долины Зеи, Буреи и Амура.

Главными цѣпями горъ, отроги коихъ заполняютъ значительную часть описываемой площади являются:

а) Становой хребетъ, служащій водораздѣломъ рѣкъ Амурскаго бассейна отъ рѣкъ бассейна Ленскаго.

б) Буреинскій хребетъ (Мал. Хинганъ), служащій водораздѣломъ рѣкъ, впадающихъ въ Ср. Амуръ, отъ рѣкъ, впадающихъ въ Нижній Амуръ и въ Охотское море.

1) **Становой хребетъ**. Становымъ хребтомъ называется гигантская по своему протяженію горная цѣпь, прорѣзывающая восточную Азію отъ Кентэйскаго горнаго узла до Чукотской земли, причемъ западная часть его до 117° вост. долготы (отъ Гришвича), т.-е до поворота р. Витимъ на сѣверъ, извѣстна подъ названіемъ Яблонового хребта.

Въ предѣлахъ Амурской области Становой хребетъ не тянется на своемъ протяженіи въ видѣ непрерывнаго гребня горъ, а, напротивъ, мѣстами слѣдуетъ обширными плоскогорьями.

Вѣчно снѣговыхъ пиковъ не имѣетъ, но въ группѣ гольцовъ Атычанъ достигаетъ значительной высоты (6—7 тысячъ фт.) и пріобрѣтаетъ дикія формы. Группа Атычанъ

расположена къ юговостоку отъ перевала черезъ Становой хребетъ, ведущаго съ верховьевъ р. Гонама (Алданской системы) къ верховьямъ Гилюя; высота перевала—3410 фт..

Средняя высота Станового хребта не превосходитъ 3500 фт. надъ уровнемъ моря: по направленію къ востоку высота хребта увеличивается и, въ верховьяхъ Зеи и Котури, достигаетъ 6—7 тыс. фт.

Въ области Зейскаго бассейна Становой хребетъ теряетъ свой основной характеръ—скалистаго гребня на широкомъ основаніи, состоящаго изъ плоскихъ предгорій —и къ западу отъ Атычана, въ верховьяхъ Гилюя, онъ понижается, разсыпаясь на отдѣльныя куполообразныя сопки: въ верховьяхъ р. Амазара (притокъ р. Амура) хребетъ вновь опускается до степени плоскаго увала, пологаго къ сѣверу и съ болѣе крутымъ (1600 фт.) паденіемъ къ югу.

Мѣстность, окружающая главный гребень хребта, представляетъ нагорную, болотистую страну, мшистая почва которой тянется въ горы по рѣчнымъ долинамъ почти до самыхъ рѣчныхъ истоковъ. Въ наружномъ видѣ большей части горныхъ отроговъ Станового хребта преобладающей и характерной формой является усѣченный конусъ. Куда бы мы не бросили нашъ взглядъ въ прилегающей къ хребту мѣстности, мы увидимъ то вдругъ поднимающіяся изъ равнинъ и стоящія какъ бы отдѣльно, то сплоченныя вмѣстѣ конусообразныя горы, составляющія ближайшіе отроги главной цѣпи. Всѣ онѣ поросли лѣсомъ, елью по преимуществу, и только на окраинахъ видѣется корявый низкорослый лиственный лѣсъ. Чѣмъ ближе, однако, къ гольцамъ, тѣмъ растительность становится скуднѣе; въ бассейнѣ же р. Зеи гольцы непосредственно уходятъ подъ мягкій покровъ изъ краснаго мха.

Вообще, характеръ Становыхъ горъ дикій, а ихъ отроги, вдаваясь между притоками Амура и Зеи, придаютъ берегамъ этихъ рѣкъ тотъ же мрачный характеръ и дѣлаютъ ихъ труднодоступными.

До верховьевъ р. Олдоя Становой хребетъ тянется параллельно и очень близко къ Амуру, наполняя своими отрогами все промежуточное пространство. Здѣсь онъ уклоняется въ сторону, отдѣляя по направленію къ р. Зеѣ, горный массивъ *Тукурингра*, служащій водораздѣломъ

Гилюю и Ляну (притоку Олдоя). Къ востоку отъ верховьевъ р. Кутури отъ Станового хребта отдѣляется въ юговосточномъ направленіи хребетъ *Джукдыръ*.

Южные склоны Станового хребта кажутся широкими, въ большинствѣ случаевъ, совершенно плоскими горами, въ которыя глубоко врѣзаны долины наиболѣе крупныхъ притоковъ Амура и Зеи. Они покрыты лѣсомъ, а ближе къ гребню хребта, мочежинами, среди которыхъ и собираютъ свои воды.

Сѣверные скаты Станового хребта изслѣдованы весьма слабо, но они круче южныхъ и спускаются къ долинѣ средняго теченія р. Лены скалистыми уступами, изрѣзанными долинами рѣкъ и извилистыми крутыми падями.

Отроги Станового хребта. Важнѣйшими отрогами Станового хребта явкяются хребты Нюкжа, Тукуринагра и Джукдыръ.

а) *Хребетъ Нюкжа* начинается между верховьями восточнаго Олдоя (Ляна) и верховьями р. Уръ и служитъ водораздѣломъ рѣкъ Зеи и Амура, заполняя своими отрогами все пространство между ними. Высота истоковъ восточнаго Олдоя—1200 фт.; ближайшіе холмы, окружающіе долину Олдоя—1400 фт.. Далѣе, на юговостокъ, хребетъ Нюкжа сначала выражается вершинами Ильтивусъ, обращающими на себя вниманіе своею значительною высотою; вершины эти находятся на сѣверъ отъ Албазина, между верховьями Невера и Ура; затѣмъ хребетъ Нюкжа представляетъ собою плоскій невысокій кряжъ, поросшій густымъ лѣсомъ; превышеніе его вершинъ надъ уровнемъ Амура не болѣе 1000 фт., а надъ смежными долинами около 200—300 фт..

По мѣрѣ приближенія къ сліянію Амура и Зеи хребетъ Нюкжа постепенно понижается и обращается непосредственно передъ самымъ сліяніемъ въ плоскогоріе, поросшее мѣшаннымъ лѣсомъ оканчивающееся, такъ называемыми, «Бѣлыми горами», имѣющими 950 фт. средней высоты надъ уровнемъ моря.

Линія главнаго водораздѣла сначала идетъ ближе къ рр. Уръ и Зеѣ, и затѣмъ тамъ, гдѣ пространство между Амуромъ и Зеей расширяется, она перемѣщается приблизительно на середину раіона, а въ южной части участка

опять приближается къ рѣкѣ Зеѣ. По лѣвому берегу Амура, между хуторами Бибиковскимъ и Игнатьевскимъ, образуется настолько обширная низменная долина, что горъ съ берега уже не видно.

Сближенность глубокихъ долинъ р.р. Амура, Ура и Зеи, между которыми расположенъ хребетъ Нюкжа, обусловливаетъ значительную глубину долинъ и расчлененность мѣстности на его склонахъ, что придаетъ линіи главнаго водораздѣла видъ невысокаго, но весьма извилистаго хребта.

Низменныя мѣста въ этомъ участкѣ встрѣчаются, главнымъ образомъ, въ долинахъ р.р. Амура и Зеи и ихъ притоковъ.

Перевалъ черезъ водораздѣльный хребетъ Нюкжа изъ долины Амура въ долины Ура и Зеи по своей незначительной высотѣ и преобладающей пологости скатовъ не представляетъ какихъ-либо трудностей. Болѣе значительныя препятствія составляютъ болотистыя долины рѣчекъ, въ особенности при движеніи вдоль Амура или Зеи.

Площадь хребта Нюкжа, большею частью, состоитъ изъ осадочныхъ породъ песчаника и глины, иногда съ прослойкой каменнаго угля. Мѣстами встрѣчаются гранитъ и базальтъ, обнажающіеся въ обрывистыхъ и скалистыхъ выступахъ береговъ Амура и Зеи. Верхній слой горъ составляетъ сползающій и разрушающійся отъ вывѣтриванія перегной растительныхъ осадковъ. Въ долинахъ эти растительные остатки, смѣшанные съ иломъ въ верхнихъ напластованіяхъ, обращаются въ черноземъ, а въ нижнихъ—въ еще не сформировавшійся торфъ. Присутствіе въ верхнихъ слояхъ перегноя и глины дѣлаетъ почву весьма неблагопріятной въ дождливое время для движенія.

На хребтахъ, откуда вода имѣетъ естественный стокъ, она долго не задерживается, и потому, образовавшаяся грязь скоро высыхаетъ. Въ долинахъ же вода остается надолго, обращая ихъ въ топкія пространства, труднопроходимыя не только для обозовъ, но и для людей. Такимъ образомъ, дороги, проходящія по хребтамъ, по свойству почвы, представляютъ для движенія больше удобства, чѣмъ пролегающія по долинамъ.

Хребетъ Нюкжа почти весь покрытъ лѣсомъ, имѣющимъ у мѣстнаго населенія названіе «Тайги», за исключеніемъ сравнительно небольшихъ пространствъ, низменныхъ прирѣчныхъ луговыхъ и болотистыхъ долинъ и падей.

Лѣсныя площади занимаютъ преимущественно междурѣчья и крутые склоны возвышенностей, оставляя открытыми лишь долины рѣкъ и сильно заболоченныя пространства. Чаще всего встрѣчаются мѣшанные лѣса, въ которыхъ преобладающей породой является лиственница.

Лѣса, покрывающіе хребетъ Нюкжа, вездѣ проходимы. Движеніе затрудняетъ лишь валежникъ и мѣстами густыя заросли подлѣска. Болѣе труднымъ препятствіемъ являются болотистыя пространства, находящіяся подъ лѣсомъ.

б) *Хребетъ Тукуринагра* раздѣляетъ р. Уръ отъ р. Гилюя и протягивается отъ верховья р. Арби (притока р. Уръ) до Зеи, гдѣ онъ своею юговосточной оконечностью образуетъ правый нагорный берегъ Зеи (отъ устья Гилюя на протяженіи около 22 вер.). Ось хребта идетъ ближе къ Гилюю, почему лѣвые притоки Ура имѣютъ большую длину теченія, чѣмъ правые притоки нижняго Гилюя.

Хребетъ Тукуринагра связывается со Становымъ хребтомъ возвышеннымъ плоскогорьемъ.

Высота хребта извѣстна только въ мѣстѣ перевала его отъ верховій лѣваго Олдоя къ верховьямъ Танды— 2160 фт.

Перевалы черезъ хребетъ Тукуринагра, какъ можно полагать, особенныхъ затрудненій не представляютъ.

в) *Хребетъ Джукдыръ.* Въ сѣверовосточной части Амурской области отъ Станового хребта, отъ горнаго узла Кехъ-Кая, отдѣляется высокая цѣпь горъ, извѣстная подъ названіемъ Джукдыръ или Удскихъ горъ. Хребетъ Джукдыръ тянется сначала къ югу и въ верховьяхъ Уды понижается, принимая видъ плоскогорья и отдѣляя отъ себя на западъ вѣтвь *Джаиду*, служащую водораздѣломъ лѣвыхъ притоковъ Зеи отъ верховій Нары и Дена. Вѣтвь Джаиду отдѣляетъ отъ себя на югозападъ отрогъ, служащій водораздѣломъ Дена отъ Селенджи, подходящій къ самому слиянію Селенджи съ Зеей, оканчиваясь на стрѣлкѣ отдѣльною высотою—сопкою.

Джукдыръ, сохраняя отъ верховьевъ Уды южное направленіе, служитъ водораздѣломъ Нары и Селенджи отъ правыхъ притоковъ Уды, причемъ, миновавъ верховья Нары и приближаясь къ Селенджѣ, имѣетъ видъ отдѣльно стоящаго надъ марями хребта. Приблизившись къ Селенджѣ, хребетъ поворачиваетъ на востокъ и, обогнувъ верховья этой рѣки, слѣдуетъ далѣе подъ названіемъ *Селенджинскихъ* горъ или *Ямъ-Алина*. Продолженіемъ Ямъ-Алина на юго-юго-западъ являются *Буреинскія* горы или *Малый Хинганъ*.

Перевалы черезъ хребты Джукдыръ и Ямъ-Алинъ извѣстны въ слѣдующихъ пунктахъ:

1) Отъ устья р. Гимкана на сѣверозападъ къ верховьямъ р. Арги (лѣваго притока Зеи), а далѣе на р. Кутури.

2) Черезъ р. Галламъ (прав. притокъ Уды) къ р. Шевли (притоку Галлама), затѣмъ вверхъ по притоку Шевли—р. Ушакову, черезъ Джукдыръ, въ долину р. Мыни (притока Селенджи).

3) Съ верховья рѣчки Курунъ-Уряха (притока Удюгана), впадающаго въ Уду, къ верховьямъ р. Арги и далѣе къ р. Кутури (близъ перваго перевала).

4) Сѣвернѣе указанныхъ переваловъ имѣется перевалъ между верховьями р. Чайдохъ (притокъ Маи) и Инуи (притокъ Кутури).

Въ общемъ, о характерѣ хребта Джукдыръ извѣстно очень мало. Тунгусы и изслѣдователи хребта причисляютъ его къ высочайшимъ горамъ Амурскаго края.

г) *Хребетъ Джагду*. Въ верховьяхъ р. Нары (праваго притока Селенджи) отъ хребта Джукдыръ отдѣляется на западъ вѣтвь Джагду, развѣтвленія которой служатъ водораздѣлами: между верхнею Зеей и Нарой, между Зеей и лѣвымъ ея притокомъ—р. Депомъ, между р. Депомъ и Дугдою (притокомъ Селенджи), между Дугдою и Нарою и, наконецъ, между Депомъ и нижнею Селенджею.

Горы Джагду мало изслѣдованы. Вѣтви Джагду къ западу преобразовываются въ плоскогоріе, которое, какъ къ Зеѣ, такъ и къ Селенджѣ, опускается крутымъ уступомъ, представляющимъ рядъ скалъ одинаковой высоты.

На стрѣлкѣ, между Зеей и Селенджею, плоскогоріе оканчивается небольшою горою.

Горы Джагду весьма пологи и залегающія между ними долины весьма плоски, болотисты и окружены еланями.

2. **Буреинскій хребетъ** или Малый Хинганъ является продолженіемъ хребта Ямъ-Алинъ и, имѣя общее направленіе на юго-юго-западъ, тянется вплоть до р. Амура. Буреинскій хребетъ считается продолженіемъ Маньчжурскаго хребта Мал. Хингана, прорываемаго Амуромъ между станицами Пашкова и Екатерино-Никольской. Нѣкоторые же изслѣдователи причисляютъ Буреинскій хребетъ къ независимымъ хребтамъ и предполагаютъ, что высоты, поднимающіяся у г. Гирина, являются продолженіемъ Буреинскаго хребта.

Началомъ хребта являются горные массивы въ истокахъ р. Буреи, гдѣ они образуютъ невысокій горный узелъ, отъ котораго отдѣляется вѣтвь на западъ, служащая водораздѣломъ сначала лѣвыхъ притоковъ Селенджи отъ правыхъ притоковъ р. Нимана (притока р. Буреи), а затѣмъ лѣвыхъ притоковъ Зеи отъ правыхъ притоковъ Буреи: здѣсь эта вѣтвь извѣстна подъ названіемъ *Турана*.

Отдѣливъ означенную вѣтвь, Буреинскій хребетъ направляется на югъ и служитъ водораздѣломъ верховьевъ р. Буреи отъ верховья р. Керби (притока р. Амгуни), отбросивъ предварительно отроги на востокъ, раздѣляющіе верховья рр. Немелена и Керби (притоковъ Амгуни). Затѣмъ хребетъ этотъ поворачиваетъ на югозападъ, составляя водораздѣлъ лѣвыхъ притоковъ Буреи отъ верховьевъ Амгуни. Нѣсколько южнѣе послѣднихъ Буреинскій хребетъ образуетъ горный узелъ и отдѣляетъ отъ себя вѣтвь на востокъ, составляющую затѣмъ водораздѣлы рѣкъ Амгуни, Урми, Кура и Горина. Участокъ хребта до Амгуньскаго узла носитъ иногда названіе *Дуссэ-Алинъ*.

Далѣе на югъ, нѣсколько южнѣе верховья Тырмы, Буреинскій хребетъ образуетъ горный узелъ, отъ котораго почти по параллели тянется новый *хребетъ Ванда*; самый же Буреинскій хребетъ этимъ горнымъ узломъ прекращается. Восточная вѣтвь хребта Ванда служитъ водораздѣломъ рѣкъ, впадающихъ въ Амуръ ниже стан. Возне-

сенское; западная вѣтвь Ванды раздѣляетъ р. Нурынъ (притокъ Тырмы) отъ лѣвыхъ притоковъ Амура, впадающихъ въ него между станицами Иннокентьевской и Пашкова. Въ западной своей оконечности хребетъ Ванда раздѣляется на 2 вѣтви: югозападную—высоты *Осинда*, служащую водораздѣломъ между притоками Амура (рр. Аромъ и Уриломъ), и сѣверовосточную, раздѣляющую верхній Арь отъ нижняго Нурына.

На востокъ отъ ст. Пашкова, верстахъ въ 100, хребетъ Ванда отдѣляетъ отъ себя вѣтвь *Лагарь-аулъ* (или Мургилъ), отбрасывающую отроги на западъ, образующіе своими обрывами лѣвую стѣну горнаго корридора, по которому течетъ Амуръ отъ ст. Пашкова до ст. Екатерино-Никольской.

Затѣмъ Лагарь-аулъ обращается въ холмы и, въ видѣ таковыхъ, приближается довольно близко къ Амуру (у ст. Венцелевой и Воскресенской).

Кромѣ того, Буреинскій хребетъ отдѣляетъ отъ себя много вѣтвей, наполняющихъ собою бассейнъ р. Тырмы.

Такимъ образомъ, Буреинскій хребетъ имѣетъ много отвѣтвленій и дѣлаетъ мѣстность по лѣвую сторону Буреи далеко на юговостокъ весьма гористою.

На широтѣ „Буреинской часовни“ (на р. Долликанѣ) въ Буреинскомъ хребтѣ обращаетъ на себя вниманіе измѣненіе лѣсной растительности: хвойныя деревья быстро исчезаютъ и даютъ мѣсто лиственнымъ породамъ. То же самое замѣчается на пути отъ устья Буреи къ устью р. Сектагли.

Буреинскій хребетъ характеризуется:

а) высотою отъ 4 до 6 тыс. фт. въ высшихъ точкахъ гребня при ширинѣ около 80 вер.;

б) значительною крутизною склоновъ;

в) значительною сложностью строенія; онъ не состоитъ изъ одного неразрывнаго гребня съ отрогами, но складывается изъ нѣсколькихъ параллельныхъ между собою, крутыхъ и высокихъ грядъ;

г) состоитъ изъ гранитовъ и кристаллическихъ сланцевъ.

Отроги Буреинскаго хребта:

а) *Хребетъ, служащій водораздѣломъ между бассейнами рр. Сутара и Б. Биры съ одной стороны и бассейна Биджана съ другой.*

Отъ узла въ верховьяхъ рѣкъ Стариковой и Сутара водораздѣльная линія между названными бассейнами, направляясь къ сѣверовостоку, выражается сначала въ видѣ невысокаго, пологаго хребта, высшія точки котораго достигаютъ высоты около 1400 фт.. Затѣмъ водораздѣльная линія опять подымается на рѣзко выраженный высокій горный хребетъ.

Хребетъ этотъ направляется параллельно теченію р. Сутара и затѣмъ, повернувъ къ востоку, идетъ параллельно Б. Бирѣ до истоковъ Таймыни (до хребта Щуки) на протяженіи около 55 вер.

Описываемая мѣстность покрыта густымъ мѣшаннымъ лѣсомъ со сплошными зарослями кустарника.

Долины рѣкъ—болотисты, кочковаты и покрыты густой, высокой травой.

Мѣстность къ западу отъ р. Таймынь представляетъ всхолмленную поверхность, покрытую рѣдкимъ дубнякомъ и невысокой травой. По крутизнѣ скатовъ она была бы вполнѣ доступна для движенія во многихъ мѣстахъ и безъ дорогъ, если бы не обиліе болотистыхъ ручьевъ и рѣчекъ, пересѣкающихъ ее по всѣмъ направленіямъ.

б) *Хребетъ Щуки* (Поктой) является прямымъ продолженіемъ вышеописаннаго хребта.

Хребетъ этотъ имѣетъ видъ узкаго гребня съ крутыми, мѣстами обрывистыми, скатами. Отъ нѣсколькихъ горныхъ узловъ, имѣющихъ видъ пикообразныхъ сопокъ, къ сторонѣ р. Б. Биры и къ лѣвымъ притокамъ М. Биры и Б. Таймыни, отдѣляются отроги, между которыми находятся болотистыя долины многочисленныхъ рѣчекъ и ручьевъ. Отъ одного изъ узловъ, именно—узла у истоковъ рѣки 2-й Щукинской, высотою 2240 фт., самый хребетъ Щуки разбивается на нѣсколько отроговъ, наполняющихъ собою промежутки между лѣвыми притоками М. Биры и Б. Таймыни съ одной стороны и притоками Б. Биры и р. Щукинской—съ другой. Длина всего Щукинскаго хребта до означеннаго узла около 30 вер., ширина—ок. 25 вер..

Главный хребетъ и отроги покрыты густымъ труднопроходимымъ лѣсомъ; долины же ручьевъ и рѣкъ, кромѣ того, покрыты густой травой.

в) *Хребетъ Ульдури* простирается съ сѣверовостока на югозападъ, начинаясь вблизи впаденія р. Первой Щукинской въ Б. Биру. Онъ отдѣляется отъ хребта Щуки узкой равнинной полосой, шириною около 10 вер., изрѣзанной нѣсколькими рѣчками.

Длина хребта Ульдури около 20 вер., ширина около 10 вер..

Хребетъ служитъ водораздѣломъ среднихъ притоковъ Б. и М. Биры. Высота отдѣльныхъ его вершинъ достигаетъ 2000 фт..

Хребетъ покрытъ рѣдкимъ дубовымъ лѣсомъ, проходимъ и доступенъ движенію пѣхоты и конницы въ разсыпномъ строю. Движеніе въ сомкнутыхъ колоннахъ возможно по долинамъ рѣкъ, берущихъ начало въ этомъ хребтѣ, но при условіи расчистки мелкаго кустарника. Крутизна скатовъ на перевалахъ достигаетъ 20°, мѣстами же встрѣчаются узкія глубокія лощины съ крутизною скатовъ въ 45°.

Но наиболѣе крутыя мѣста есть возможность обойти по косогорамъ и, такимъ образомъ, возможно провезти двуколочный обозъ и горную артиллерію.

г) *Даурскій хребетъ*; протяженіе въ длину около 28 вер..

Даурскій хребетъ можно раздѣлить на 2 части, отдѣленныя другъ отъ друга переваломъ, по которому пролила колесная дорога въ г. Хабаровскъ. Первая часть хребта представляетъ собою рядъ небольшихъ высотъ, полого спускающихся въ окружающую Даурскій хребетъ равнину; вторая же половина хребта представляетъ собою горный кряжъ, высотою около 2000 фт., съ крутыми каменистыми скатами, покрытыми по гребню густымъ лѣсомъ.

д) *Хребетъ Добринскій* состоитъ изъ небольшихъ отдѣльныхъ высотъ и небольшихъ хребтиковъ незначительной высоты, которые отъ хут. Биджанскаго тянутся въ югозападномъ направленіи; покрытъ рѣдкимъ дубнякомъ; препятствій для движенія не представляетъ.

c) *Хребетъ Турана.* Отдѣлившись отъ Буреинскихъ горъ въ сѣверной части ихъ, хребетъ Турана служитъ водораздѣломъ: сначала р. Селенджи отъ верхней Буреи и Нимана, затѣмъ истоковъ Бисы и Уньмы (лѣвыхъ притоковъ Нимана и Буреи), наконецъ, верховьевъ Тома, Будинды и Завитой отъ нижней Буреи и ея правыхъ притоковъ.

Разсматриваемый водораздѣлъ, близъ рѣкъ Эльги и Кучулына, теченія которыхъ находятся близко другъ отъ друга, понижается на западъ и представляетъ собою плоскогоріе.

Но на югъ отъ р. Бисы плоскогоріе это принимаетъ видъ хребта, и отсюда собственно и имѣетъ названіе хребта Турана.

На большей части своего протяженія Туранъ представляется въ видѣ сплошного голаго хребта, который рѣзко превосходитъ высотою свои отроги, сильно поросшіе хвойнымъ лѣсомъ; эти отроги, въ мѣстахъ проходовъ черезъ нихъ, едва ли возвышаются болѣе, чѣмъ на 500 фт. надъ уровнемъ рѣчекъ, между которыми они образуютъ водораздѣльныя линіи. Общее свойство отроговъ состоитъ въ томъ, что южная ихъ покатость имѣетъ растительность долины нижней Буреи, т. е. мелкій дубнякъ, березу, кленъ, вязъ; на сѣверной же покатости густо растутъ, вмѣстѣ съ елями, лиственницы, густой низкій кустарникъ и ольха.

Къ западу отроги Турана болѣе и болѣе сглаживаются и становятся, наконецъ, песчаными низкими холмами, наполняющими возвышенныя равнины между Амуромъ, Зеей и Селенджею.

Почва Буреинскаго хребта и его отроговъ. На горныхъ хребтахъ, на каменистой подпочвѣ находится слой перегноя растительныхъ веществъ, имѣющій черную окраску; толщина перегноя, въ зависимости отъ крутизны скатовъ, не превышаетъ иногда 1—5 вершк.. Перегной крайне рыхлый.

На крутыхъ скатахъ слой перегноя очень тонокъ, вслѣдствіе чего при малѣйшемъ вѣтрѣ деревья, не имѣя достаточной опоры почвы, валятся иногда цѣлой массой.

Тамъ, гдѣ скаты положе, растительный слой значительно толще, но вслѣдствіе рыхлости перегноя и здѣсь образуется огромное количество валежника.

На скатахъ, обращенныхъ къ сѣверу, почти всюду мхи или болотная, торфянистая почва, а иногда и то, и другое вмѣстѣ. Въ долинахъ рѣкъ почва болотная, причемъ верхній слой образовался такъ же, какъ и на хребтахъ— изъ перегноя растеній и разложенія корчей.

Зейско-Буреинская равнина.

Начинаясь отъ низовьевъ Селенджи, Зейско-Буреинская равнина тянется вдоль Зеи и Амура до впадающей въ послѣдній р. Хинганъ, и ограничивается съ востока и сѣверовостока южной частью Буреинскаго хребта и его отрогами. По характеру своей поверхности она состоитъ изъ участковъ возвышенно-равнинныхъ, изрѣдка всхолмленныхъ, съ кое-гдѣ выдвигающимися отдѣльными сопками, постепенно сливающимися съ предгорьями горныхъ хребтовъ и низменныхъ луговыхъ прирѣчныхъ долинъ.

1) *Возвышенная часть Зейско-Буреинской равнины*, занимая пространство, простирающееся отъ Селенджи до р. Томи и далѣе по рр. Бѣлой, Будиндѣ и Завитой до Нижней Буреи, ограниченное съ сѣверовостока хребтомъ Турана, представляетъ обширную площадь (ок. 20.000 кв. верстъ) возвышенно-равниннаго характера, опускающуюся къ низменнымъ прирѣчнымъ долинамъ Зеи и Амура, большею частью, крутымъ уступомъ. Уступъ этотъ, возвышающійся на 3—8 саж. надъ прирѣчными долинами, составляетъ ихъ нагорные берега.

Лѣвобережная низменная долина Амура на протяженіи 154 вер. отъ устья р. Зеи до ст. Поярковой, не прерываясь, имѣетъ отъ 7 до 20 вер. ширины. Ниже ст. Поярковой холмы лѣваго нагорнаго берега отходятъ отъ рѣки версты на три. Начиная отъ устья Буреи, низменная лѣвобережная равнина имѣетъ въ ширину 20—30 вер. почти на всемъ протяженіи до впаденія р. Хинганъ.

Простирающаяся къ востоку отъ низменныхъ долинъ Зеи и Амура, возвышенная плоская равнина имѣетъ отъ 50 до 200 фт. превышенія надъ поверхностью этихъ долинъ.

Эта равнина имѣетъ характеръ открытой степи, съ общей небольшой покатостью къ сторонѣ Зеи и Амура.

Лощины впадающихъ въ Зею и Амуръ притоковъ, прорѣзывающія въ различныхъ направленіяхъ поверхность этой равнины, придаютъ ей волнистый, а по мѣрѣ приближенія къ хребту Турана и холмистый характеръ.

Въ нижнемъ теченіи этихъ притоковъ, долины ихъ часто топки и съ трудомъ проходимы послѣ дождей; выше онѣ болѣе сухи и въ вершинахъ переходятъ въ мокрыя степи.

Водораздѣлы между ними почти всегда представляютъ сырыя степи.

Мѣстность къ востоку отъ р. Буреи отличается тѣмъ, что лѣсовъ здѣсь значительно больше, горы — массивнѣе; по мѣрѣ удаленія къ сѣверу встрѣчаемъ дикую, ненаселенную тайгу, покрывающую высокіе горные отроги, состоящіе большею частью изъ каменистыхъ породъ, съ крутыми скатами (до 45°), болотистыми, труднопроходимыми долинами. Встрѣчающіяся исключительно по берегамъ рѣкъ равнины, за малымъ исключеніемъ, представляютъ или сплошныя мари, или сильно заболоченные, кочковатые луга, мало пригодные для земледѣльческой культуры.

2) *Низменная часть Зейско-Буреинской равнины.* Прирѣчныя долины рр. Зеи и Амура представляютъ преимущественно безлѣсныя низменности, едва замѣтно волнистыя, со множествомъ луговыхъ пространствъ,— болотъ и ложбинъ, пересѣкающихъ ее по всѣмъ направленіямъ и связанныхъ какъ между собою, такъ и съ Амуромъ и Зеей притоками и логами. Во время половодья всѣ эти ложбины и болотистыя мѣста, заливаемыя водою, представляютъ обширныя озерныя группы, иногда совершенно непроходимыя.

По спадѣ воды большая часть долины представляетъ мокрые луга и непроходимыя болота съ трясинами и множествомъ озеръ.

Лѣтомъ, когда высокія болотныя травы и густые камыши покрываютъ громадныя площади этихъ болотъ одноколернымъ зеленымъ ковромъ, они кажутся вполнѣ доступными и пригодными для культуры. Но это только кажется: въ нѣсколькихъ шагахъ отъ твердаго берега нога глубоко вязнетъ, верхній слой начинаетъ колебаться и показывается вода.

Долина р. Зеи, имѣющая около 3—4 вер. ширины, расширяющаяся ниже устья Будицы до 12 верстъ, представляетъ луговую низину, возвышающуюся надъ уровнемъ воды не болѣе 1—2 саж.. Низина эта, покрытая высокой болотистой растительностью, усѣяна цѣлой сѣтью озеръ и болотистыхъ пространствъ, среди которыхъ сухія мѣста разбросаны небольшими островками и узкими полосами, поросшими мелкимъ кустарникомъ. Озера здѣсь попадаются повсюду.

Прибрежная долина Амура, имѣющая въ ширину отъ 7 до 20 вер., также на большей своей части представляетъ болотистую низменность.

Наибольшее количество болотистыхъ пространствъ и озеръ сосредоточено въ раіонѣ между устьями рр. Зеи и Тапчака. Нѣкоторыя рѣчки протекаютъ по настолько болотистымъ долинамъ, что нерѣдко исчезаютъ среди болотъ. Только у своихъ устьевъ, гдѣ берега сухи, онѣ принимаютъ видъ рѣкъ. Теченіе этихъ рѣкъ настолько слабо, что онѣ имѣютъ характеръ стоячихъ водъ. Переходъ вбродъ черезъ нихъ, благодаря тонкости дна, весьма труденъ, несмотря на небольшую глубину.

Берега озеръ, встрѣчающихся въ этой части Амурской долины, состоятъ изъ трясинъ и зыбуновъ, поросшихъ высокою травою, и вообще труднодоступны. Озеръ съ крутыми берегами очень мало.

Во время дождей насыщеніе почвы равнины водой до предѣла влажности происходитъ довольно быстро, такъ какъ разрыхленный перегнойный ея слой большею частью не толстъ, а проникнуть на значительную глубину, въ малоизмѣненныхъ глинистыхъ горизонтахъ, она не въ состояніи. Остающееся на поверхности значительное количество атмосферной воды стекаетъ весьма медленно, благодаря незначительной крутизнѣ скатовъ (не превышающей 2—3°) равнины.

Богатая растительность и особенно остатки прошлогодней травы, лежащіе на поверхности почвы въ видѣ мертваго покрова, еще болѣе замедляютъ стокъ воды. Такимъ образомъ происходитъ заболачиваніе степей и низменныхъ луговыхъ пространствъ.

Степь, насыщенная влагой на глубину нѣсколькихъ вершковъ, раскисаетъ настолько, что дѣлаетъ невозможнымъ всякое по ней передвиженіе.

Степныя пространства Зейско-Буреинской равнины покрыты большею частью ковромъ высокихъ, въ человѣческій ростъ, злаковъ. Лѣса встрѣчаются небольшими отдѣльными группами, преимущественно лиственныхъ породъ. И только по долинамъ рр. Бирмы, Томи и Бѣлой, впадающихъ въ Зею, и въ раіонѣ Завитой и Мутной—они покрываютъ значительныя пространства.

Лиственные лѣса обыкновенно избираютъ покрытыя торфянымъ мхомъ рѣчныя и ручьевыя долины и пади, а также подгорныя покати въ верховьяхъ рѣкъ. Еловые лѣса составляютъ особенность раіона. Они встрѣчаются главнымъ образомъ на вершинахъ и отрогахъ водораздѣла, между р. Дпканомъ и рѣчками, впадающими въ Архару и Гонгорь.

Въ долинѣ Амура лѣса начинаются за устьемъ р. Бурен.

II. Воды.

в) Рѣки.

Всѣ рѣки, орошающія описываемый раіонъ, относятся безъ исключенія къ бассейну р. Амура, которому и принадлежитъ первенствующее значеніе во всѣхъ отношеніяхъ.

Р. Амуръ представляетъ одинъ изъ наиболѣе значительныхъ водныхъ путей Вост. Азіи и охватываетъ своимъ болѣе чѣмъ $2^1/_2$ тыс.-верстнымъ теченіемъ и многочисленными притоками обширную площадь Амурскаго бассейна болѣе 1700 тыс. квадр. верстъ.

Р. Амуръ образуется отъ сліянія рр. Шилки и Аргуни, которыя являются важнѣйшими источниками пополненія водъ верхняго Амура, регулируя колебанія его судоходныхъ свойствъ.

Р. Амуръ судоходна на всемъ своемъ протяженіи, причемъ, благодаря навигаціоннымъ свойствамъ, установилось дѣленіе ея на 3 участка: *Верхній Амуръ* отъ Усть-Стрѣлки до г. Благовѣщенска—$842^1/_2$ вер., *Средн. Амуръ* отъ Благовѣщенска до г. Хабаровска—$930^1/_2$ вер. и *Нижній Амуръ* отъ Хабаровска до Николаевска—875 вер..

Описываемому раіону (Амурской области) р. Амуръ принадлежитъ своимъ верхнимъ и среднимъ теченіями, составляющими границу раіона съ сосѣдней, лежащей къ югу, Маньчжуріей.

Верхній Амуръ. В. Амуръ, протекая въ узкой лощинѣ среди горъ, въ значительной степени сохраняетъ свойства горной рѣки.

Общее направленіе теченія В. Амура съ сѣверозапада на юговостокъ при весьма большой извилистости русла, описывающаго на этомъ протяженіи кривую, обращенную выпуклостью къ сѣверовостоку.

Долина В. Амура почти на всемъ протяженіи отъ Усть-Стрѣлки до Благовѣщенска представляетъ узкую, глубокую впадину среди близко подступившихъ къ рѣкѣ нагорныхъ береговъ. Дикіе и лѣсистые отроги Б. Хингана и Ильхури-Алина, сопровождающіе Амуръ съ правой стороны и крутые скаты хребта Нюкжа съ лѣвой, только на небольшихъ промежуткахъ, преимущественно при устьяхъ рѣкъ, отходятъ отъ Амура, уступая мѣсто узкимъ полосамъ надпойнаго берега.

Дорогъ, ни вдоль праваго берега В. Амура, ни вглубь Маньчжуріи—нѣтъ, кромѣ тракта, идущаго отъ Сахаляна на Айгунь къ Цицикару. На лѣвомъ берегу вдоль самаго Амура слѣдуетъ почтовый трактъ, представляющій на протяженіи 712 вер., отъ хут. Покровскаго до хут. Буссевскаго, вьючную тропу и отъ хут. Буссевскаго до Благовѣщенска—126½ вер.—плохую грунтовую дорогу, проѣздъ по которой крайне затруднителенъ даже въ сухое время. Кромѣ того, имѣются двѣ вполнѣ удобныя для колеснаго движенія дороги, идущія вглубь берега. Одна—отъ хут. Рейновскаго до пріисковъ въ верховьяхъ Уркана и другая—отъ ст. Черняевой къ г. Зейской-Пристани.

Русло В. Амура, большею частью проложенное по твердому ложу среди высокихъ береговъ, состоящихъ изъ горныхъ породъ, мало поддающихся размыву, не богато островами и рѣдко разбивается на протоки, но, встрѣчая на своемъ пути много различныхъ преградъ въ видѣ скалъ и горныхъ отроговъ, образуетъ много большихъ кривуновъ и петель, и вообще крайне извилисто. Такіе кривуны и изгибы русла рѣки не только представляютъ опасность

для судоходства, но являются мѣстами, удобными въ военное время для устройства засадъ съ цѣлью перерыва движенія судовъ.

Острова преимущественно встрѣчаются на протяженіи теченія отъ ст. Албазинской до хут. Кольцовскаго; большею частью низменны и покрыты густой растительностью—главнымъ образомъ кустарникомъ и высокими травами. Конфигурація ихъ подъ вліяніемъ дѣйствія рѣки, особенно во время паводковъ, часто измѣняется.

Ширина долины В. Амура въ среднемъ равна отъ $^1/_2$ до 2 вер.; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ долина расширяется до 5—7 верстъ.

Ширина русла рѣки измѣняется, обыкновенно, въ предѣлахъ отъ 200 до 400 саж., и только изрѣдка достигаетъ размѣровъ болѣе 1 версты (между выс. Бейтоновскимъ и хут. Пермыкинскимъ).

В. Амуръ имѣетъ паденіе 87,5 саж., т.-е. около 0.1 саж. на версту, что въ значительной степени и придаетъ ему характеръ горной рѣки, въ особенности на верхней половинѣ.

Кромѣ паденія на скорость теченія рѣки весьма большое вліяніе оказываютъ колебанія уровня ея воды. При высокомъ уровнѣ воды скорость теченія В. Амура, какъ на плесахъ, такъ и на перекатахъ, доходитъ до 10 вер. въ часъ.

Характеръ измѣненія горизонта воды Амура весьма своеобразенъ. Рѣки, служащія истокомъ Амура, а также многочисленные его притоки, большею частью, берутъ начало въ горахъ, покрытыхъ лѣсомъ, гдѣ таяніе снѣговъ происходитъ медленно, вслѣдствіе чего большого весенняго подъема воды не бываетъ. Первая прибыль воды въ рѣкахъ происходитъ въ маѣ, когда въ горахъ начинаютъ таять снѣга. Послѣ того, какъ эти снѣга сойдутъ, обыкновенно въ іюнѣ или іюлѣ, наступаетъ мелководье, прерываемое паводками отъ дождей. Въ концѣ іюля оттаиваетъ тайга и появляется, такъ называемая, «коренная вода», которая вмѣстѣ съ дождевой въ теченіе августа даетъ большую воду. Въ сентябрѣ вода начинаетъ убывать, такъ что осенній рѣкоставъ происходитъ при низкомъ уровнѣ. Подъ

вліяніемъ вышеуказанныхъ условій горизонты водъ въ различныхъ мѣстахъ Амура держатся неодинаково и подвержены большимъ колебаніямъ; въ среднемъ разность наибольшихъ повышеній и паденій доходитъ до 2 саж.

Глубина В. Амура измѣняется въ весьма широкихъ предѣлахъ: отъ 2-хъ фт. (перекатъ у Усть-Стрѣлки) — до нѣсколькихъ саж., причемъ во время наводковъ вода поднимается весьма значительно. В. Амуръ судоходенъ на всемъ своемъ протяженіи, хотя существованіе большого числа перекатовъ въ связи съ значительными колебаніями горизонта воды представляетъ не совсѣмъ благопріятныя условія для судоходства. Наибольшая часть перекатовъ В. Амура находится на протяженіи отъ истока рѣки до хут. Кузнецовскаго (одинъ перекатъ на 9 вер. разстоянія); глубина ихъ около 3 фт.. На протяженіи отъ хут. Кузнецовскаго до Благовѣщенска глубина менѣе 3,5 фт. не встрѣчается и перекаты рѣже (одинъ перекатъ на 14 вер.).

Перекаты, имѣя значительное протяженіе по фарватеру (до 5 вер.), при низкомъ уровнѣ воды могли бы служить мѣстами для производства переправъ въ бродъ. Но, съ одной стороны быстрота теченія при значительной ширинѣ рѣки дѣлаетъ такую переправу не безопасной, а съ другой —мягкій грунтъ, въ связи съ колебаніями уровня воды, не даетъ возможности изучить броды. Мѣстное прибрежное населеніе ими не пользуется.

Среднее время вскрытія В. Амура—между 14—21 апрѣля; сред. время замерзанія рѣки—между 20—30 октября; такимъ образомъ, средняя продолжительность между вскрытіемъ и рѣкоставомъ равна 190 дн.. За судоходный же періодъ на В. Амурѣ надлежитъ считать то время, когда рѣка свободна отъ льда, такъ какъ во время ледохода и шуги (осеннее сало) плаваніе небезопасно. Въ среднемъ навигаціонный періодъ длится отъ 160 до 170 дней.

Ледъ, которымъ покрывается рѣка зимою, достигаетъ толщины 5 фт., — причемъ поверхность его сохраняетъ тотъ характеръ, который рѣка имѣла въ моментъ замерзанія при ледоходѣ, вслѣдствіе чего движеніе по льду, особенно на саняхъ, удобно лишь по накатанному пути.

Дно В. Амура, на протяженіи отъ Усть-Стрѣлки до устья р. Зеи, преимущественно, галечно-песчаное, покрытое во многихъ мѣстахъ камнями, образующими каменистыя косы и отмели, въ особенности опасныя на перекатахъ; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ дно имѣетъ илистый грунтъ.

Переправа у г. Благовѣщенска—паромъ, буксируемый пароходомъ.

Въ виду множества перекатовъ и мелкихъ мѣстъ весь судоходный фарватеръ В. Амура имѣетъ сплошную обстановку судоходными знаками.

По В. Амуру ходятъ преимущественно мелкосидящіе пароходы съ осадкой не болѣе 3—3,5 фт..

Населенные пункты, расположенные на лѣвомъ берегу рѣки, крайне рѣдки. Наиболѣе важное значеніе изъ нихъ имѣютъ: г. Благовѣщенскъ, ст. Черняева, Игнашина, хут. Покровскій и нѣкоторые другіе.

Въ военномъ отношеніи р. Амуръ, какъ путь, служащій для подвоза въ Приамурскій край грузовъ, идущихъ изъ Центральной Россіи, имѣетъ весьма важное значеніе.

Притоки В. Амура, большею частью, горные ручьи и рѣки небольшихъ размѣровъ въ ширину и глубину, стекающія съ сосѣднихъ горъ по глубокимъ болотистымъ падямъ. Обыкновенно проходимые въ бродъ, въ дождливое время или въ періодъ таянія снѣговъ эти притоки, быстро увеличиваясь въ размѣрахъ, становятся непроходимыми и несутъ въ Амуръ большое количество воды, являющейся причиной паводковъ.

Нѣкоторые изъ этихъ притоковъ достигаютъ значительнаго протяженія (р. Амазаръ—около 300 вер. длиною), несудоходны, большею частью — сплавные, особенно въ нижнихъ своихъ теченіяхъ.

Описываемому раіону принадлежатъ лишь лѣвые притоки В. Амура, изъ которыхъ болѣе значительными являются рѣки: *Амазаръ*, *Б. Молоча*, *Урканъ*, *Теканъ*, *Игнашиха*, *Олдой*, *Неверъ*, *Буринда*, *Олыа*, *Торой*, *Сионъ*, *Улмынъ*, *Берея*, *Симоновка*.

Средній Амуръ. Отъ г. Благовѣщенска р. Амуръ имѣетъ общее направленіе теченія на юговостокъ до ст. Екатерино-Никольской, образуя на этомъ участкѣ рядъ криву-

новъ, обращенныхъ вершинами преимущественно къ сторонѣ лѣваго берега. Отъ ст. Екатерино-Никольской рѣка круто поворачиваетъ на востокъ, а затѣмъ на сѣверовостокъ, и сохраняетъ это общее направленіе до г. Хабаровска, образуя на этомъ протяженіи также рядъ кривуновъ.

Общее протяженіе Ср. Амура по теченію 930 вер., а по прямому направленію—710 вер., т.-е. кривизна теченія составляетъ 30% прямого направленія.

Въ зависимости отъ физическихъ свойствъ, долину Ср. Амура можно раздѣлить на 4 участка:

а) отъ г. Благовѣщенска до хут. Пашковскаго (384 вер.) — лѣвый берегъ низменный, правый частью равнинный, частью нагорный;

б) отъ хут. Пашковскаго до ст. Екатерино-Никольской (156 вер.)—горное ущелье;

в) отъ Екатерино-Никольской до устья р. Сунгари (136 вер.)—оба берега равнинные, и

г) отъ устья Сунгари до г. Хабаровска (254 вер.) — лѣвый берегъ низменный, а правый частью нагорный.

Лѣвобережная долина, въ большинствѣ представляющая низменную равнину, вслѣдствіе своей заболоченности и затопляемости при половодьѣ, можетъ въ значительной степени затруднить маневрированіе войскъ. Въ зависимости отъ времени года и состоянія погоды передвиженіе войскъ на нѣкоторыхъ ея участкахъ возможно только по дорогѣ. Правобережная долина хотя и имѣетъ характеръ однородный съ лѣвобережною, но горы и возвышенности ея, подступая во многихъ мѣстахъ къ самому руслу рѣки, образуютъ рядъ выгодныхъ позицій, которыми противникъ можетъ воспользоваться при дѣйствіяхъ на наши сообщенія по Амуру.

Русло рѣки, за исключеніемъ части его между хут. Пашковскимъ и ст. Екатерино-Никольской, почти сплошь покрыто островками, которые суживаютъ фарватеръ рѣки и тѣмъ уменьшаютъ его положительныя свойства. Острова эти въ общемъ представляютъ низменныя площадки съ широкими береговыми отмелями, покрытыя частью кустарникомъ или густымъ тальникомъ, частью лѣсами, болотами,

а иногда озерами; при половодьѣ и наводненіяхъ острова эти затопляются.

Берега частью низменны и пологи, частью представляютъ высокіе яры или каменистые скаты прибрежныхъ горъ. До хут. Папковскаго берега покрыты мелкою растительностью, а далѣе до Хабаровска—лѣсами. На большей части протяженія вдоль береговъ идутъ пологія отмели, допускающія причалъ судовъ, кромѣ пристаней, только въ извѣстныхъ приглубыхъ мѣстахъ.

Ширина рѣки, въ среднемъ отъ 250 до 530 саж., предоставляетъ достаточную свободу при плаваніи судовъ, особенно въ нижнемъ теченіи отъ ст. Екатерино-Никольской, на которомъ ширина въ среднемъ доходитъ до 2-хъ верстъ и болѣе.

По отношенію къ глубинѣ, опредѣляющей основные размѣры рѣчныхъ судовъ,—разсматриваемый участокъ Амура допускаетъ, при нормальномъ горизонтѣ воды, плаваніе судовъ съ слѣдующею осадкою.

а) отъ Благовѣщенска до хут. Пузиновскаго (565 вер.) съ осадкой 3—3,5 фт.;

б) отъ хут. Пузиновскаго до Хабаровска—съ осадкой 4,5—5 фт..

Благодаря значительному количеству острововъ и подводныхъ мелей, теченіе въ фарватерѣ извилистое, но достаточная ширина и глубина ослабляютъ эту невыгодную сторону разсматриваемаго участка для правильнаго судоходства.

Грунтъ фарватера на большей части протяженія Ср. Амура—песчаный, иногда съ примѣсью гальки, иногда —глины; лишь на участкѣ близъ Хабаровска—грунтъ мягкій.

На перекатахъ дно преимущественно каменистое.

Фарватеръ, за исключеніемъ участковъ на нѣкоторыхъ перекатахъ, имѣющихъ сравнительно узкій ходъ, на большей части своего протяженія имѣетъ среднюю ширину около 250 саж.. Направленіе фарватера вполнѣ устойчивое, за исключеніемъ двухъ перекатовъ (Сычевскаго и Касаткинскаго), а достаточная глубина (не менѣе 5 фт. въ меловодье) парализуетъ опасность отъ подводныхъ камней и скалъ на перекатахъ Никольскомъ, Скобельцинскомъ и на участкѣ отъ устья р. Туловчихи до хут. Союзовскаго.

Въ общемъ, фарватеръ представляетъ вполнѣ благопріятныя условія для судоходства.

Періоды мелководья въ теченіе навигаціи бываютъ три раза: вслѣдъ за проходомъ льда, между весеннимъ и осеннимъ паводками и по спадѣ водъ осенняго паводка, причемъ самымъ опаснымъ является послѣдній.

Уровень воды, въ теченіе навигаціи, въ зависимости отъ количества атмосферныхъ осадковъ подверженъ сильнымъ колебаніямъ, достигая своего максимума въ маѣ и августѣ мѣсяцахъ, а минимума—въ апрѣлѣ и октябрѣ.

Паденіе водной поверхности измѣняется въ предѣлахъ отъ 0,065 до 0,026 саж., уменьшаясь неравномѣрно внизъ по теченію. Средняя скорость теченія—около 5 вер. въ часъ, кромѣ Хинганскаго ущелья, гдѣ больше.

На протяженіи Ср. Амура находятся 33 переката, т.-е. въ среднемъ—1 перекатъ на 30 вер., причемъ на участкѣ Благовѣщенскъ—хут. Скобельцинскій расположено 12 перекатовъ, т.-е, въ среднемъ—1 перекатъ на 22 версты, а на остальномъ протяженіи до Хабаровска перекаты встрѣчаются рѣже (1 перекатъ на 32 вер.). Средняя длина перекатовъ равняется около 4,5 вер.. Къ числу наиболѣе длинныхъ перекатовъ слѣдуетъ отнести Головинскій и Степановскій.

Невыгоды для плаванія судовъ отъ значительной длины перекатовъ въ значительной степени парализуются достаточною глубиною этихъ перекатовъ даже въ малую воду. Изъ числа всѣхъ перекатовъ только 6 (Гопю-Курганскій, Константиновскій, Сычевскій, В. Ноярковскій, Куприяновскій и Союзовскій) имѣютъ глубину менѣе 4 фт., 6 перекатовъ имѣютъ глубину отъ 4,5 до 5 фт., а остальные—свыше 5 фт.. Для углубленія перекатовъ необходимы гидротехническія сооруженія, такъ какъ траншейные прорѣзы неустойчивы.

Командованіе береговъ на большинствѣ (21) перекатовъ—равномѣрное; на 9-ти перевалахъ—принадлежитъ правому берегу и только на 2-хъ—лѣвому. Въ этомъ отношеніи сравнительно большія преимущества на сторонѣ китайскаго берега.

Навигаціонный періодъ заключается въ предѣлахъ 169 дней (у Благовѣщенска) до 182 (у Хабаровска), т.-е. около 6 мѣсяцевъ, причемъ въ зависимости отъ высоты горизонта воды на наиболѣе мелкосидящихъ перекатахъ, продолжительность навигаціи для судовъ съ осадкою въ $4^{1}/_{2}$ фт. колеблется въ предѣлахъ отъ 158 до 167 дней.

Свободное колесное движеніе вдоль Ср. Амура возможно на всемъ протяженіи отъ Хабаровска до Благовѣщенска по Амурскому почтовому тракту, а также по проселочнымъ дорогамъ на участкахъ отъ Зеи до Буреи и отъ ст. Екатерино-Никольской до хут. Забѣловскаго, и по вьючной тропѣ между ст. Радде и Екатерино-Никольской.

Ср. Амуръ, протекая по наиболѣе культурной части своей долины, гдѣ имѣются пути сообщенія не только вдоль его русла, но и подходящіе изъ сосѣдней съ Приамурьемъ Маньчжуріи, и гдѣ вливаются въ него 4 большія судоходныя рѣки (Зея, Бурея, Уссури, Сунгари), орошающія обширные участки Амурскаго бассейна,—служитъ путемъ сообщенія между двумя важными центрами Приамурья—гор. Благовѣщенскомъ и Хабаровскомъ.

Правый китайскій берегъ заселяется интенсивнѣе, чѣмъ на В. Амурѣ и, кромѣ того, изъ центра Маньчжуріи имѣются пути: Цицикарскій трактъ и дорога по долинѣ р. Сунгари, а также р. Сунгари, представляющая водный путь отъ Харбина до устья. Такимъ образомъ, на Ср. Амурѣ кромѣ сухопутнаго противника могутъ появиться со стороны Китая и рѣчныя военныя суда. При такихъ условіяхъ Ср. Амуръ можетъ стать путемъ для наступательныхъ операцій, какъ съ нашей стороны, такъ и со стороны Китая.

Какъ преграда, р. Амуръ по своимъ размѣрамъ имѣетъ серьезное значеніе, такъ какъ въ бродъ на всемъ среднемъ теченіи не проходима, и можетъ надолго задержать переправу войскъ.

Притоки р. Ср. Амура. Ср. Амуръ принимаетъ самые значительные изъ всѣхъ притоковъ Амура. Разсматриваемому раіону принадлежатъ лишь лѣвые изъ нихъ, первое мѣсто между которыми по своему значенію и размѣрамъ занимаетъ р. Зея.

Р. Зея. На большей части своего теченія Зея проходитъ по горной мѣстности и весь бассейнъ ея окруженъ горными хребтами, на склонахъ которыхъ беруть начало ея притоки.

Вся длина ея отъ истока до устья считается болѣе 1100 вер.

Общее направленіе теченія р. Зея имѣетъ съ сѣверо-запада на юговостокъ, и береть начало въ отрогахъ хребта Джукдыръ, близъ горнаго узла Кехъ-Кай.

Долина Зеи, на большей части ея протяженія, отъ истоковъ до впаденія въ нее ея лѣваго притока—р. Селенджи, очень узка и расширяется лишь при устьяхъ притоковъ: въ нѣкоторыхъ же мѣстахъ, подошедшія къ самой рѣкѣ горы, образуютъ скалистыя ущелья, по тѣснинамъ которыхъ р. Зея быстро несется своимъ узкимъ глубокимъ потокомъ.

Ниже впаденія р. Селенджи долина Зеи расширяется и образуетъ какъ бы одну обширную низменность. Дно этой долины слегка всхолмлено, у береговъ же Зеи приподнято, благодаря чему, на протяженіи всей долины, мѣстность по берегу рѣки суше, чѣмъ у подошвы высотъ береговъ долины. Вытекающіе изъ высотъ ключи образуютъ у ихъ подошвы множество болотъ и озеръ, дающихъ начало небольшимъ рѣчкамъ съ такими же болотистыми долинками. Долина внѣ дорогъ, по изложеннымъ причинамъ, трудно проходима.

Переправы черезъ Зею — исключительно паромныя: мостовыхъ переправъ — нѣтъ*). Постоянные паромы имѣются лишь у Благовѣщенска и у Зейской-Пристани. Впрочемъ, переправу черезъ рѣку можно организовать на плотахъ, такъ какъ вблизи берега почти повсюду можно найти пригодный для этого лѣсъ.

Ширина Зеи въ ея среднемъ теченіи колеблется отъ 100 до 300 саж.; ниже впаденія р. Селенджи, вслѣдствіе обилія острововъ и протоковъ, расходящихся часто на разстояніе до 3—4 вер., ширина Зеи заключается въ предѣлахъ отъ 125 саж. до 4 вер., причемъ средняя ширина русла ея равна 250—500 саж..

*) Строится желѣзнодорожный мостъ на Амурской линіи дороги.

Теченіе Зеи—быстрое; на перекатахъ, расположенныхъ большею частью въ извилинахъ, скорость теченія доходитъ до 10 вер. въ часъ; въ низовьяхъ Зеи теченіе значительно медленнѣе и достигаетъ $3^1/_2$—4 вер. въ часъ.

Горизонтъ воды, благодаря горному характеру Зеи, подверженъ постояннымъ и рѣзкимъ колебаніямъ.

Глубина—непостоянна, благодаря множеству переносныхъ мелей, причемъ измѣняется неправильно, дѣлая условія судоходства по рѣкѣ трудными.

Грунтъ дна въ верхнемъ теченіи Зеи—большею частью каменистый, въ среднемъ—встрѣчаются значительные песчаные участки, а въ низовьяхъ — песокъ исключительно, вслѣдствіе чего фарватеръ здѣсь крайне непостоянный.

Во многихъ мѣстахъ на Зеѣ встрѣчаются подводные камни, особенно частые на перекатахъ, представляя большія затрудненія для судоходства.

Р. Зея судоходна на всемъ протяженіи отъ г. Зейской-Пристани до устья и служитъ для сплава лѣсного матеріала, вырабатываемаго въ большомъ количествѣ въ бассейнѣ верхней части рѣки и по ея притокамъ, богатымъ лѣсомъ.

Изъ числа пароходовъ, плавающихъ по Зеѣ, большая часть имѣетъ осадку при полной нагрузкѣ не болѣе $3^1/_2$ фт., хотя есть пароходы и съ болѣе значительной осадкой.

Р. Зея обставлена исключительно береговыми знаками, единственно пригодными при сильномъ теченіи, рѣзкихъ колебаніяхъ горизонта воды, отсутствіи населенныхъ пунктовъ и телеграфа.

Берега Зеи населены весьма слабо, особенно на пространствѣ между г. Зейской-Пристанью и устьемъ Селенджи, гдѣ поселенія не имѣютъ характера прочной осѣдлости.

Притоки р. Зеи. Зея принимаетъ въ себя слѣва и справа многочисленные, весьма развѣтвленные притоки, которые несутъ въ нее воды изъ всѣхъ горныхъ хребтовъ и отроговъ всей сѣверозападной части Амурской области.

Болѣе значительными изъ нихъ являются:

а) справа: рр. *Иликанъ*, *Гилюй*, *Уръ* (Уркань), *Тында* и др.;

б) слѣва: рр. *Кутури*, *Тыма*, *Депъ*, *Селенджа* (Селемджа), *Бирма*, *Томь* и др..

Р. Селенджа (Селемджа)—важнѣйшій и почти единственный изъ судоходныхъ притоковъ Зеи, впадающій въ нее съ лѣвой стороны въ 274 вер. отъ устья.

Мѣстность, омываемая бассейномъ Селенджи, носитъ возвышенно-гористый характеръ и постепенно понижается къ юго-западу, переходя въ низовьяхъ рѣки въ плодородную долину, представляющую начало Зейской низменности.

Длина рѣки—болѣе 700 вер.; начало Селенджа беретъ съ высотъ Ямъ-Алина и сначала имѣетъ характеръ горной рѣки; только близъ устья р. Кара-Уракъ горы отходятъ отъ рѣки и открываютъ широкую, покрытую лѣсомъ долину. Затѣмъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ теченіе рѣки снова стѣсняется подступающими отрогами горныхъ хребтовъ, вырвавшись изъ ущелья которыхъ рѣка вновь вступаетъ на низменныя равнины, затопляемыя въ большую воду на значительную ширину.

До впаденія р. Норы, Селенджа имѣетъ незначительную ширину—до 40 саж.; но, принявъ воды Нора, Селенджа расширяется и достигаетъ своей наибольшей ширины—300 саж..

Въ верхнемъ и отчасти въ среднемъ теченіи глубина Селенджи незначительна; дно усѣяно множествомъ камней разной величины, которые преграждаютъ теченіе рѣки и во многихъ мѣстахъ образуютъ пороги. Важнѣйшій изъ пороговъ носитъ названіе „*Подосеновскій перекатъ*“. Въ нижнемъ теченіи глубина допускаетъ судоходство.

Селенджа рѣдко течетъ въ одномъ руслѣ; большею частью она разбивается на протоки съ песчано-щебенистымъ дномъ и образуетъ острова. Острова сравнительно невелики; поверхность ихъ покрыта лѣсомъ.

Средняя скорость теченія рѣки—8—10 вер. въ часъ: въ низовьяхъ—медленнѣе.

Несмотря на трудности плаванія, вслѣдствіе свойствъ рѣки и недостаточнаго изслѣдованія ея, по Селенджѣ послѣдніе годы развилось судоходство (на послѣднихъ 250 вер. теченія) и пароходы, имѣющіе осадку 2—3 фт. съ грузомъ, свободно поднимаются изъ Зеи вверхъ по Селенджѣ.

На своемъ пути съ правой и съ лѣвой стороны Селенджа принимаетъ значительное количество притоковъ,

большинство которыхъ носитъ характеръ горныхъ рѣчекъ и не годится даже для сплава лѣса. Въ нижнемъ теченіи въ Селенджу впадаютъ два самые значительные ея притока: *Быса*—съ лѣвой стороны и *Нора*—съ правой, настолько многоводные, что въ своихъ низовьяхъ пригодны для судоходства.

На протяженіи *отъ устья Зеи до устья* другой, также весьма значительной рѣки,—притока Амура,— *Буреи, съ лѣвой стороны въ Амуръ впадаютъ* слѣдующія, болѣе значительныя рѣчки: р. *Гильчинъ*, *Топкачъ*, *Димъ*, *Завитая*, *Половинная*, *Куприяниха*, *Райчиха*.

Большинство изъ нихъ протекаютъ въ болотистыхъ долинахъ и въ такихъ же, часто малодоступныхъ, болотистыхъ, топкихъ берегахъ. Размѣры ихъ невелики, но благодаря указаннымъ свойствамъ, эти рѣчки увеличиваютъ пересѣченность и труднодоступность лѣвобережной долины Амура.

Р. Бурея впадаетъ въ Амуръ на 257 верстѣ отъ Благовѣщенска, начинаясь на западномъ склонѣ Буреинскаго хребта.

Общее протяженіе—612 вер.; направленіе теченія съ сѣвера на югъ.

По характеру р. Бурею можно раздѣлить на 5 участковъ.

1) 1-й участокъ—верхнее теченіе; протяженіе—100 вер., ширина—40 саж., теченіе—быстрое, на всемъ пути—пороги, рѣка недоступна даже для лодокъ мѣстнаго типа, приспособленныхъ для рѣкъ горнаго характера.

2) 2-й участокъ—протяженіемъ 180 вер.; рѣка разбивается на массу протоковъ; русло измѣнчиво; рѣчная долина достигаетъ 5 вер. ширины и изрѣзана множествомъ болотъ и озеръ.

Выше Умальты р. Бурея въ малую воду проходима въ бродъ. Ниже—возможно, притомъ только въ среднюю воду, судоходство; при половодьѣ скорость теченія доходитъ до 18 фт. въ сек., а при мелководьѣ глубина на перекатахъ падаетъ до 1 фт..

3) Участокъ отъ Чекунды—протяженіемъ 200 вер.. Ширина колеблется отъ 60 до 140 саж.. Острововъ здѣсь

мало. Дно состоитъ изъ валуновъ или гальки. Глубина допускаетъ судоходство.

4) 4-й участокъ—до д. Малиновки—68 вер.. Долина достигаетъ ширины до 4-хъ вер.; вся изрѣзана болотами и озерами. Рѣка теряетъ горный характеръ; ширина русла —300 саж., мѣстами встрѣчаются острова; пороговъ нѣтъ, встрѣчаются перекаты На всемъ участкѣ рѣка судоходна.

5) Отъ д. Малиновки до устья Буреи—63 вер.. Рѣка здѣсь разбита на множество протокъ; нѣкоторыя изъ нихъ судоходны даже при мелководьѣ. Ширина главнаго русла —около 320 саж., а протокъ до 100 саж.: скорость теченія колеблется отъ 5 до 12 фт.

Перекатовъ на Буреѣ всего 30.

Навигаціонный періодъ совпадаетъ приблизительно съ таковымъ же на Амурѣ.

Изъ разсмотрѣнія физическихъ свойствъ Буреи можно придти къ заключенію, что эта рѣка, будучи судоходна на протяженіи 400 вер., представляетъ: 1) удобный подъѣздной путь къ строющейся Амурской желѣзн. дорогѣ; 2) имѣя въ своей долинѣ богатыя залежи каменнаго угля, представляетъ водный путь для эксплоатаціи его; 3) въ дождливое время и въ періодъ распутицы представляетъ серьезную преграду на путяхъ отъ хут. Пашковскаго къ Благовѣщенску.

Всѣ *притоки р. Буреи* имѣютъ характеръ горныхъ рѣчекъ.

Изъ остальныхъ *притоковъ Ср. Амура*, на протяженіи его между устьями р. Буреи и Тунгузки, болѣе значительными являются: рр. *Архара* (Хара), *Гапуканъ*, *Уриль*. *Мутная*, *Хинганъ*, *Дичунъ*, *Помпеевка*, *Самара*, *Биджанъ*. *Утура*, *Бира*, *Сутаръ*.

Перехватывая всѣ пути, идущіе параллельно р. Амуру, эти рѣки служатъ значительнымъ препятствіемъ, благодаря своимъ свойствамъ и размѣрамъ, на этихъ путяхъ.

г) Озера и болота.

Озера и болота встрѣчаются преимущественно въ низменныхъ и равнинныхъ частяхъ долины В. и Ср. Амура, расположенными совмѣстно. Болотистыя пространства особенно большихъ размѣровъ достигаютъ въ низменной

прирѣчной долинѣ при сліяніи Зеи съ Амуромъ и между рр. Луговой и Унгунъ Ср. Амурской равнины.

Въ горныхъ раіонахъ хребтовъ Нюкжи и Буреинскаго заболоченныя мѣста, „мари“ и болота, большею частью кочковатыя, заполняютъ долины и пади многочисленныхъ рѣчекъ, пересѣкающихъ эти раіоны.

Озера здѣсь не представляютъ цѣлыхъ системъ, а въ большинствѣ случаевъ разбросаны по заболоченнымъ пространствамъ или сопровождаютъ долины рѣкъ, въ особенности Зеи и Амура, гдѣ они образуются изъ протокъ „старицъ“, потерявшихъ связь съ рѣчными руслами, вслѣдствіе пересыханія.

Озера, принадлежащія болотистымъ пространствамъ, бываютъ значительной глубины, достигающей 3-хъ и болѣе саженъ, и имѣютъ почти всегда топкіе берега, глинистое, вязкое дно и покрыты водорослями и камышемъ. Вода въ нихъ, большею частью, непріятнаго вкуса, отдаетъ землей и гнилью.

Вторыя — имѣютъ болѣе твердые берега, поросшіе тальникомъ и кустарникомъ. Глубина ихъ сравнительно незначительна (2—3 фт.), дно покрыто галькой и иломъ.

Зейско-Буреинская равнина изобилуетъ болотистыми пространствами, покрытыми озерами, въ особенности въ низменной прирѣчной полосѣ, тянущейся вдоль Зеи и Амура между уступами возвышенной части равнины.

Благодаря илистой подпочвѣ, вся обширная площадь равнины, имѣющей характеръ лѣсостепи, въ дождливое время весьма быстро становится заболоченной.

Въ половодье, когда Зея выступаетъ изъ береговъ, вся низина покрывается сплошь водой, и только на половину затопленные кусты по нѣсколько возвышенному берегу Зеи даютъ возможность отличить берегъ отъ разлива и этотъ послѣдній отъ рѣки.

Послѣ спада воды всѣ, даже самыя незначительныя, углубленія остаются заполненными ею и еще болѣе увеличиваютъ непроходимость этихъ мѣстъ.

Въ горной области Буреинскаго хребта болота встрѣчаются въ долинахъ и падяхъ рѣчекъ и ручьевъ, покрытыхъ кочковатымъ лугомъ и травой нерѣдко выше роста человѣка.

Тонкія мѣста встрѣчаются и на скатахъ горъ, обращенныхъ къ сѣверу, гдѣ подъ толстымъ слоемъ растительнаго перегноя медленно оттаивающій грунтъ постоянно даетъ влагу, растворяющую этотъ верхній покровъ въ липкую грязь. Движеніе по такимъ скатамъ весьма затруднительно.

ГЛАВА 3-я.

Климатъ.

Амурская область входитъ въ число странъ, расположенныхъ въ сѣверной части „области муссоновъ“ Восточной Азіи.

Зимою здѣсь господствуетъ континентальный сѣверо-западный муссонъ, приносящій ясную, сухую погоду, тогда какъ лѣтомъ — морской юго-восточный муссонъ, который приноситъ значительные осадки, преобладающіе надъ зимними въ отношеніи 50 : 1 и даже болѣе.

Средняя годовая температура раіона +0,2°, т.-е. близка къ 0°. Разность температуръ холоднѣйшаго и теплѣйшаго мѣсяцевъ въ раіонѣ весьма значительна (45°).

Среднее годовое количество осадковъ для всего раіона равно 535,6 мм., что указываетъ на очень сырой климатъ. Изъ этого количества осадковъ болѣе всего приходится на лѣтній періодъ— 337,1, между тѣмъ какъ зимы въ Благовѣщенскѣ и Екатерино-Никольской почти совершенно безснѣжны, и только въ Хабаровскѣ выпадаетъ въ теченіе зимы 25 мм.

Зима (—21,2)—сурова; начинается съ послѣднихъ чиселъ октября, когда Амуръ покрывается льдомъ, и продолжается обыкновенно до половины апрѣля, когда происходитъ вскрытіе рѣки; холоднѣйшимъ мѣсяцемъ является январь (—24,1).

Въ теченіе всего зимняго времени (173 дня) стоитъ большею частью ясная, сухая погода.

При постоянно ясномъ, безоблачномъ небѣ имѣетъ мѣсто сильное лученспусканіе земли, отчего ночи зимою бываютъ очень холодны, и вообще температура ночи всегда сильно понижается противъ дневной.

Зима отличается безснѣжностью—особенно въ западной части раіона (Зейско-Буреинская низменность), въ которомъ глубокій снѣгъ представляетъ рѣдкое явленіе; вслѣдствіе отсутствія, часто, снѣжнаго покрова, земля обыкновенно промерзаетъ глубоко и даетъ сильныя трещины.

Средняя температура зимы—21,°2, причемъ морозы доходятъ до —35° Р., а въ сѣверной части раіона, напр., въ верховьяхъ Буреи и до —40° Р. и болѣе; столь низкая температура особенно чувствительна, вслѣдствіе отсутствія снѣга.

Весна. Суточная средняя температура выше 0° вообще устанавливается не ранѣе конца апрѣля, съ какого времени и начинается весна, продолжающаяся отъ 40 до 50 дней (часть апрѣля и май).

Число ясныхъ дней значительно сокращается, и часто среди теплаго дня поднимается вдругъ рѣзкій холодный вѣтеръ, приносящій съ собою холодъ, облака, а иногда и глубокій снѣгъ, который не рѣдкость въ апрѣлѣ, а иногда и въ началѣ мая; утренники и пнеи прекращаются только въ половинѣ мая. Съ этого времени погода быстро и окончательно переходитъ въ теплую и начинается поразительно быстрое развитіе растительности.

Средняя температура весны + 1°,2 Ц. (въ Благовѣщенскѣ + 0°,4; Екатерино-Никольской + 1°,6; Хабаровскѣ +1,°5).

Лѣто продолжается въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ—іюня, іюля и августа, при средней температурѣ +19°.1 (въ Благовѣщенскѣ +19°,3; Екатерино-Никольской + 18°,9; Хабаровскѣ +19°,1). Въ это время погода стоитъ очень теплая, причемъ жара достигаетъ максимума въ концѣ іюня (+37°,5 Ц. въ тѣни), когда даже ночи не приносятъ прохлады; дожди въ это время рѣдки и скоропроходящи. Но съ половины іюля погода вдругъ измѣняется—наступаетъ періодъ дождей, которые въ августѣ достигаютъ своего максимума.

Къ особенностямъ лѣта относятся сильныя росы, особенно частыя въ концѣ іюня и началѣ іюля. Довольно обыкновенное также явленіе представляетъ здѣсь „изгарь“, т.-е. сухой туманъ, продолжающійся иногда по нѣсколько

дней, причемъ мгла отъ него иногда бываетъ настолько сильна, что солнце уже съ 5 час. вечера теряетъ свой блескъ и кажется только краснымъ дискомъ.

Съ началомъ дождей жара быстро спадаетъ, а въ концѣ августа уже вѣетъ прохлада; листва начинаетъ желтѣть, и въ то же время по утрамъ замѣчаются туманы, которые къ началу осени, т.-е. въ сентябрѣ, переходятъ въ иней.

Осень продолжается около 2-хъ мѣсяцевъ—сентябрь и октябрь, при средн. температурѣ +0,°2 Ц.. Съ началомъ осени температура начинаетъ постепенно падать; изрѣдка выдаются очень теплые, тихіе дни, хотя вслѣдъ затѣмъ. къ ночи, температура падаетъ до 0°, а иногда и ниже. Утренніе туманы и иней учащаются. Въ началѣ октября холодъ усиливается и по утрамъ достигаетъ—9° и до—12°,5 Ц.. Вновь начинаютъ дуть южные и юговосточные вѣтры со свойственною имъ періодичностью; въ концѣ октября даже днемъ термометръ уже рѣдко подымается до 0°, большею же частью онъ стоитъ между—6° и —19° Ц., а по ночамъ понижается и до—25° Ц.; наконецъ къ началу ноября устанавливается холодное зимнее время.

Изъ разсмотрѣнія особенностей климата даннаго раіона можно придти къ заключенію, что таковой, вслѣдствіе суровости зимы и обилія осадковъ лѣтомъ, не вполнѣ благопріятенъ для веденія военныхъ операцій, и лучшимъ временемъ года является осень, а затѣмъ періодъ времени съ половины мая и до второй половины іюня.

ГЛАВА 4-я.

Пути сообщенія.

1) Желѣзныя дороги.

Въ настоящее время производится постройка Амурской желѣзной дороги, которая почти всѣмъ своимъ протяженіемъ проложена по Амурской области, входя въ нее изъ Забайкальской области (отъ Срѣтенска) и направляясь къ Хабаровску Приморской области. Такимъ образомъ эта желѣзнодорожная линія явится новымъ связующимъ звеномъ Приморской области съ Иркутскимъ военнымъ округомъ

и должна будетъ сыграть великую роль въ исторіи Сибири и Д. Востока; значеніе ея будетъ громадно, какъ въ экономическомъ, такъ и въ военномъ отношеніяхъ.

Относительно направленія Амурской желѣзной дороги и способа ея постройки существовало уже давно нѣсколько мнѣній; изысканія начали производить еще съ 1893—96 г.г.. Наконецъ, послѣ обсужденія вопроса въ законодательныхъ учрежденіяхъ, принятъ законопроектъ, въ главнѣйшихъ частяхъ сводящійся къ тому, чтобы разрѣшить постройку Амурской желѣзной дороги на всемъ ея протяженіи отъ ст. Куэнга (Забайкальской жел. дороги) до г. Хабаровска, съ вѣтвью къ р. Амуру у г. Благовѣщенска, по берегу Зеи, средствами и распоряженіемъ казны, приступивъ къ постройкѣ дороги въ 1908 г.. По тому же проекту Амурская дорога должна быть построена и развита, какъ дорога магистральнаго типа съ пропускной способностью, соотвѣтствующей таковой Сибирской дороги.

Общая длина всей линіи отъ разъѣзда Куэнга Забайкальской желѣзной дороги до Хабаровска опредѣляется около 1850 вер., а съ вѣтвью къ Благовѣщенску около 1900 вер..

Вся линія для постройки раздѣлена на участки; нѣкоторые участки вчернѣ уже заканчиваются; на другихъ (Восточномъ)—только что приступлено къ работамъ.

Окончаніе работъ и открытіе линіи для движенія надо ожидать не ранѣе 1914—1915 г.г.

2) Водные пути.

Въ разсматриваемомъ раіонѣ значеніе водныхъ путей сообщенія имѣютъ лишь Амуръ съ нѣкоторыми, болѣе значительными притоками его (Зея, Бурея); остальныя рѣки не обладаютъ судоходными свойствами, мало изслѣдованы и протекаютъ по мало населеннымъ, а иногда и совсѣмъ пустыннымъ частямъ области, а посему и не имѣютъ значенія водныхъ путей сообщенія въ широкомъ смыслѣ этого слова.

Р. Амуръ. Многія изъ свойствъ Амура, какъ воднаго пути сообщенія, указанныя при разсмотрѣніи его нижняго теченія въ Приморской области, общи и для остальныхъ частей Амура—верхняго и средняго его теченій, принадлежащихъ Амурской области; а посему въ данной главѣ

коснемся лишь особенностей Амура, отличающихся отъ таковыхъ же его нижняго теченія.

Въ судоходномъ отношеніи Амуръ (въ данной области) принято дѣлить на *верхній* (842 вер.)—отъ Усть-Стрѣлки, въ 4 верстахъ выше хут. Покровскаго, до Благовѣщенска, по которому совершаютъ рейсы суда, имѣющія осадку не болѣе 3,5 фт.; *средній* (921 вер.)—отъ Благовѣщенска до Хабаровска, гдѣ ходятъ болѣе глубоко сидящіе пароходы (до 4,5—5 фт.).

Перегрузка грузовъ происходитъ въ Благовѣщенскѣ съ глубокосидящихъ пароходовъ на мелкосидящіе,—совершающіе рейсы между Благовѣщенскомъ и Срѣтенскомъ.

На верхнемъ Амурѣ въ теченіе каждой навигаціи (продолжительность 5—5½ мѣс.) наступаетъ періодъ мелководья, прерывающій иногда недѣли на 4 грузовое движеніе, что нарушаетъ правильность расчетовъ судовыхъ рейсовъ. Судоходство на верхнемъ Амурѣ затрудняется также еще сильнымъ теченіемъ во время половодья и частыми густыми туманами.

Въ Благовѣщенскѣ имѣются единственные на Амурѣ 2 судо-и машиностроительныхъ завода, хорошо оборудованные: кромѣ сего, въ Благовѣщенскѣ же, при затонѣ Управленія Водныхъ путей, имѣются мастерскія для ремонта казенныхъ судовъ.

Желѣзныя суда заказываются преимущественно заграницей: деревянныя же (заднеколесники) дѣлаются на мѣстѣ, и только машины доставляются съ иностранныхъ заводовъ. Ремонтъ судовъ также затруднителенъ.

Въ отношеніи грузооборота Благовѣщенская пристань сохраняетъ свое первое мѣсто въ Амурскомъ бассейнѣ, какъ главнаго узлового пункта и центра наиболѣе густо населеннаго раіона.

Выгрузочныя операціи очень затруднительны по недостатку рабочихъ рукъ.

Телеграфная сѣть такъ же, какъ и на Н. Амурѣ развита въ общемъ слабо, и притомъ на Среднемъ Амурѣ слабѣе, чѣмъ на Верхнемъ; телеграфныя конторы на Верхнемъ Амурѣ въ среднемъ отстоятъ друга отъ друга на разстояніи 52—77 вер., а на Среднемъ Амурѣ—онѣ расположены не ближе 125 вер..

Пароходное движеніе по Амуру и его притокамъ, находящееся въ зависимости отъ своеобразныхъ условій судоходства, а также отчасти и вслѣдствіе отсутствія крупныхъ компаній, совершается не по заранѣе составленнымъ расписаніямъ, а сообразуясь лишь съ потребностями перевозокъ. Только «Амурское Общество Пароходства и Торговли», содержащее срочные почтово-пассажирскіе рейсы, руководствуется опредѣленнымъ расписаніемъ.

Средняя скорость движенія: по В. Амуру—внизъ по теченію около 10 вер. въ часъ и вверхъ—около 6 вер.; по С. Амуру—внизъ около 10 вер. въ часъ, вверхъ—около 8 в..

Р. Зея. Судоходство на Зеѣ создалось исключительно подъ вліяніемъ существующей золотопромышленности. Рѣка эта судоходна почти на всемъ своемъ протяженіи—около 1100 вер.; въ настоящее время обстановка знаками существуетъ только на протяженіи 610 вер. отъ склада Лунгинъ до ея устья. Пароходы же поднимаются до Бомнакскаго склада, въ 280 вер. выше склада Лунгинъ. Верхняя часть теченія Зеи до г. Зейской-Пристани имѣетъ горный характеръ и мало изслѣдована.

Для судоходной рѣки Зея имѣетъ весьма быстрое теченіе, въ особенности на перекатахъ, расположенныхъ большею частью въ ея извилинахъ, гдѣ скорость теченія доходитъ до 10 вер. въ часъ, такъ что пароходы, поднимающіеся вверхъ по рѣкѣ, съ трудомъ выгребаютъ.

Горизонтъ воды Зеи, благодаря ея горному характеру, подверженъ постояннымъ и рѣзкимъ колебаніямъ. Глубина рѣки весьма непостоянна; наименьшую глубину (2,5—3,5 фт.) рѣка имѣетъ въ малую воду на 9 перекатахъ между г. Зейской-Пристанью и з. Берчанскаго; на остальныхъ 25 перекатахъ менѣе 4 фт. глубина не бываетъ.

Паровыя суда, плавающія по Зеѣ, можно раздѣлить на 2 типа: заднеколесныя и двухколесныя; рейсируютъ преимущественно первыя—онѣ для рѣки удобнѣе тѣмъ, что сразу поднимаютъ до 20.000 пуд. груза и до 250 чел., и могутъ сдѣлать рейсъ по Зеѣ вверхъ и обратно въ періодъ одного паводка. На случай мелководья и вообще для доставки грузовъ въ верхнихъ участкахъ рѣки (выше Зеи-Пристани) на Зеѣ имѣются мелкосидящіе пароходы обоихъ типовъ,—но преимущественно «заднеколесники».

Выше Зеи-Пристань судоходство совершается главнымъ образомъ на лодкахъ.

Грузооборотъ р. Зеи значительный.

По р. Зеѣ поддерживается почтовое сообщеніе пароходами, арендуемыми почтово-телеграфнымъ вѣдомствомъ.

Изъ притоковъ Зеи наибольшее значеніе въ судоходномъ отношеніи имѣетъ *р. Селенджа* (Селемджа), по которой пароходы съ 2-хъ футовой осадкой поднимаются на 250 вер. отъ устья, и большія лодки—до склада Воскресенскаго (508 в.), но съ затрудненіями, благодаря обилію корчей и камней въ руслѣ, а также громадной скорости теченія, доходящей на нѣкоторыхъ перекатахъ до 22 вер. въ часъ.

Постояннаго пароходнаго сообщенія по этой рѣкѣ нѣтъ.

Р. Бурея выше притока своего Умальты наполняется водою только въ періоды наводковъ; во все же остальное время ее можно переходить въ бродъ.

Отъ р. Умальты внизъ до зимовья Усть-Нимань, находящагося въ 415 вер. отъ устья Буреи, возможно движеніе на лодкахъ, а далѣе до Чекунды даже на пароходахъ, хотя съ большимъ рискомъ для послѣднихъ.

Пароходы, отправляющіеся изъ Благовѣщенска до Чекунды, совершаютъ передній рейсъ приблизительно въ 8 сутокъ; изъ нихъ $6^{1}/_{2}$ сут. употребляютъ на поднятіе вверхъ по Буреѣ; обратный путь совершается въ 4 сут., и изъ нихъ 2 сут. употребляется на спускъ по Буреѣ: такая рѣзкая разница во времени при взводномъ и спускономъ судоходствѣ по Буреѣ объясняется: 1) скоростью теченія, 2) недостаткомъ дровъ (ихъ надо рубить по берегу), 3) невозможностью двигаться ночью (за отсутствіемъ ночного освѣщенія на рѣкѣ).

Аваріи на Буреѣ весьма часты, вслѣдствіе быстраго теченія и многихъ подводныхъ препятствій.

Р. Бурея служитъ путемъ сообщенія исключительно для нуждъ мѣстной золотопромышленности. Обстановки р. Бурея не имѣетъ.

Съ проведеніемъ Амурской желѣзной дороги рр. Зея и Бурея получатъ значеніе соединительныхъ путей между 2-мя магистралями—желѣзной дорогой и Амуромъ, вдоль которыхъ будетъ развиваться культурная жизнь края.

Въ общемъ, рѣки Амурскаго бассейна, за исключеніемъ Амура, не могутъ считаться благоустроенными водными путями, тѣмъ болѣе, что и главная магистраль этихъ путей —Амуръ оставляетъ желать въ этомъ отношеніи многаго. Несмотря на это, значеніе Амурскаго воднаго пути весьма велико для нашего Приамурскаго края, вообще бѣднаго путями сообщенія.

Организація военныхъ перевозокъ по воднымъ путямъ Амурскаго бассейна.

Кромѣ важнаго экономическаго значенія водныхъ путей Амурскаго бассейна, они имѣютъ не меньшее значеніе и въ военномъ отношеніи.

Первое мѣсто несомнѣнно принадлежитъ Амуру, который на протяженіи 2141,5 вер. отъ Срѣтенска до Хабаровска составляетъ единственный и надежный (но не обезпеченный, ибо Амуръ—рѣка пограничная съ Китаемъ) путь сообщенія Приморской и Амурской областей съ конечной станціей Забайкальской желѣзной дороги; по этому пути будутъ подвозиться войска и всѣ необходимыя для войны средства, какъ въ періодъ мобилизаціи, такъ и войны.

При составленіи разсчетовъ воинскихъ перевозокъ должны быть приняты во вниманіе свѣдѣнія возможной осадки судовъ: В. Амуръ допускаетъ плаваніе судовъ съ осадкой не болѣе 3 фт., Ср. Амуръ—съ осадкой до 6 фт..

Раздѣленіе перевозочныхъ средствъ на указанныя 2 группы—флотиліи верхняго и средняго Амура—необходимо еще по слѣдующимъ причинамъ:

1) Сборъ судовъ въ періодъ мобилизаціи скорѣе всего можно произвести въ Срѣтенскѣ и Благовѣщенскѣ, ибо тамъ зимуютъ большая часть судовъ, группируясь по своей осадкѣ и размѣрамъ.

2) Служебный судовой персоналъ, въ особенности лоцмана, знаютъ Амуръ лишь по участкамъ, внѣ которыхъ водить судовъ не могутъ.

3) Одновременное сосредоточеніе массы судовъ на одномъ участкѣ воднаго пути невыгодно, ибо затруднительно снабженіе топливомъ; фарватеръ верхняго Амура узокъ и извилистъ; кромѣ того, въ случаѣ, если противни-

комъ будетъ устроена на Амурѣ гдѣ-либо преграда, то почти весь рѣчной флотъ будетъ отрѣзанъ отъ того или другого конечнаго пункта разсматриваемаго воднаго пути.

4) Въ періодъ мелководья слишкомъ много судовъ окажутся неиспользованными на всемъ перегонѣ Срѣтенскъ —Хабаровскъ.

5) Войска менѣе продолжительный срокъ будутъ задержаны въ Срѣтенскѣ до возвращенія судовъ, чѣмъ бы то было при прямыхъ рейсахъ до Хабаровска.

6) Перегрузка въ Благовѣщенскѣ не будетъ представлять неудобствъ, ибо потребуетъ немного времени.

Въ 1908 г. весь коммерческій флотъ Амурскаго бассейна состоялъ изъ 181 парохода, 33 паровыхъ и моторныхъ катеровъ и 280 баржей.

За выдѣленіемъ судовъ, необходимыхъ для обслуживанія потребностей населенія, найдемъ, что въ періодъ мобилизаціи для перевозокъ войскъ и грузовъ могутъ быть привлечены: 134 парохода, перевозящихъ на себѣ груза около 525.000 пуд. и буксирующихъ около 3.295.000 пуд., и 191 баржа, поднимающія грузовъ около 3.400.000 пуд..

Изъ этого числа 86 пароходовъ съ осадкой не болѣе 3,5 фт., т.-е. годныхъ для плаванія по В. Амуру; остальные 48 пароходовъ имѣютъ осадку болѣе 3,5 фт. и пригодны для плаванія ниже Благовѣщенска.

Соотвѣтственно этому и баржи могутъ быть раздѣлены: 97 баржей съ осадкой не болѣе 4 фт. и 28 баржей съ осадкой, не превышающей при полномъ грузѣ 4.5 фт., съ общей подъемной силой около 1.800.000 пуд. -могутъ быть назначены въ составъ флотиліи верхняго Амура: остальныя 66 баржей съ подъемной силой около 1.600.000 пуд.—въ составъ флотиліи средняго Амура.

Принимая во вниманіе среднія скорости движенія на различныхъ участкахъ Амура и 2 дня на погрузку и выгрузку, найдемъ продолжительность кругооборота между Срѣтенскомъ и Благовѣщенскомъ въ 15 сут.; между Благовѣщенскомъ и Хабаровскомъ въ 11 сут.. Такимъ образомъ, въ періодъ пятимѣсячной навигаціи на верхнемъ Амурѣ суда могутъ совершить 9—10 кругооборотовъ; а въ теченіе $5^1/_2$ мѣсяцевъ плаванія по Ср. Амуру (между

Благовѣщенскомъ и Хабаровскомъ) — 15 кругооборотовъ. Слѣдовательно, при изложенной организаціи перевозокъ, въ теченіе навигаціи, можетъ быть доставлено изъ Срѣтенска въ Хабаровскъ 450—480 т. людей или до 20 милліон. пуд. груза.

3) Грунтовые пути.

Амурская область бѣдна путями сообщенія.

Вслѣдствіе тѣхъ же причинъ, что и въ Приморской области, существующія дороги проходимы не во всякое время года, и имѣютъ большею частью характеръ вьючныхъ тропъ.

Даже почтовый трактъ, составляющій главную магистраль сѣти грунтовыхъ путей, на значительной части своего протяженія представляетъ проложенную по телеграфной просѣкѣ самымъ примитивнымъ образомъ тропу, трудно проходимую, вслѣдствіе отсутствія разработки ея полотна и удобныхъ переправъ черезъ рѣки и болотистыя пространства.

Грунтовыя дороги раздѣляются на почтовыя и проселочныя.

Почтовые тракты сооружаются и поддерживаются на счетъ казны, а проселочныя дороги прокладываются отчасти казачьимъ и крестьянскимъ населеніемъ для своихъ нуждъ, а также на средства переселенческаго управленія для колонизаціонныхъ цѣлей.

Кромѣ того въ связи съ постройкой Амурской желѣзной дороги теперь прокладывается цѣлый рядъ подъѣздныхъ къ ней отъ Амура путей для строительныхъ нуждъ. Дороги эти хорошей постройки. Сѣть грунтовыхъ путей, вообще развита очень слабо.

Она состоитъ изъ путей, проложенныхъ по долинѣ Амура параллельно его теченію, и путей, подходящихъ къ Амуру (также преимущественно вдоль рѣкъ)—отъ населенныхъ пунктовъ, расположенныхъ вдали отъ него.

Въ настоящее время наиболѣе важное значеніе въ военномъ отношеніи имѣютъ пути, идущіе вдоль Амура, какъ служащіе для связи между важнѣйшими населенными и административными центрами Приамурья (Благовѣщенскъ, Хабаровскъ) и конечной желѣзнодорожной станціей Забайкальской дороги—Срѣтенскомъ, а также для обороны нашего берега Амура, по которому отъ хутора

Покровскаго до Хабаровска проходитъ наша граница съ Китаемъ. Съ окончаніемъ постройки Амурской желѣзной дороги пріобрѣтутъ значеніе дороги, подходящія къ ней отъ берега Амура, какъ подъѣздные пути, дающіе возможность быстраго сосредоточенія войскъ въ томъ или другомъ пунктѣ Китайской границы.

Пути параллельные Амуру.

1) Почтовый трактъ, идущій отъ границы Забайкальской области—хутора Покровскаго до границы Приморской области и далѣе до Хабаровска, на протяженіи 1664 вер..

На протяженіи отъ хутора Покровскаго до Благовѣщенска, за исключеніемъ нѣкоторыхъ участковъ пригодныхъ для колеснаго движенія, трактъ этотъ представляетъ вьючную тропу; отъ Благовѣщенска до Хабаровска идетъ, такъ называемая, Амурская колесная дорога, въ сухое время года удобная для движенія войскъ всѣхъ родовъ оружія и обозовъ. Благодаря отсутствію постоянныхъ переправъ черезъ р.р. Зею, Бурею, Бол. Биру и Амуръ, во время половодья и ледохода и на этой части почтоваго тракта сообщенія прерываются или становится невозможнымъ для передвиженія войскъ и обозовъ. Движеніе по нему обыкновенно производится—лѣтомъ только во время перерывовъ пароходнаго сообщенія по Амуру, а также осенью и зимой, когда нѣтъ саннаго пути по Амуру, —послѣднее, впрочемъ, относится къ участку его между хуторомъ Покровскимъ и Благовѣщенскомъ.

2) Грунтовая дорога отъ ст. Старо-Кумарской черезъ д. Сосваль, выс. Талали до хут. Симоновскаго (68 вер.), проходимая для войскъ всѣхъ родовъ оружія, при условіи исправленія въ нѣкоторыхъ мѣстахъ полотна и устройства надежныхъ переправъ черезъ р.р. Берею, Бѣлую, Прямую и Широкую.

3) Грунтовая дорога отъ хут. Симоновскаго черезъ д.д. Загорная-Слитьба и Гуранъ до д. Сергѣевки (104 вер.). —въ сухое время удобная для движенія войскъ всѣхъ родовъ оружія, въ дождливое—для артиллеріи и обозовъ трудно проходима.

4) Грунтовая дорога отъ хут. Волковскаго черезъ дер. Гильчинъ, ст. Пояркову, хут. Куприяновскій до хут. Ни-

колескаго (191 вер.) въ сухое время года удобна для движенія всѣхъ родовъ войскъ,—въ дождливое пренятствіе представляютъ р.р. Чесноковка и Куприяниха.

5) Грунтовая дорога отъ г. Благовѣщенска черезъ д. Каинкургашку, хут. Гродековскій, ст. Никольскую, хут. Куронаткинскій къ складу Зейской компаніи на Амурѣ (48 верстъ) въ сухое время пригодна для движенія пѣхоты и конницы,—въ половодье затопляется разливомъ Амура.

6) Дорога (бывшій почтовый трактъ) отъ ст. Радде черезъ почт. ст. Помпеевку, ст. Екатерино-Никольскую, Михайло-Семеновскую, хут. Головинскій, до выс. Забѣловскаго (402 вер.) представляетъ на протяженіи между ст. Радде и Екатерино-Никольской—вьючную тропу, а отъ Екатерино-Никольской до выс. Забѣловскаго—колесную дорогу, пригодную для движенія войскъ, хотя вслѣдствіе отсутствія мостовыхъ переправъ черезъ р.р. Самару, Луговую, Биджанъ, Мал. и Бол. Бпру на ней встрѣчается не мало затрудненій.

7) Дорога отъ дер. Тарбагатай на дер. Новую, Верхне-Бѣлую Екатеринославку, Бѣлый Яръ, Платово, Камышевку до Бахиревой (156 вер.) неудобная для движенія даже въ сухое время.

Изъ перечисленныхъ путей, идущихъ вдоль Амура, наиболѣе важное значеніе принадлежитъ почтовому тракту, какъ единственному пути, пересѣкающему области параллельно Амуру и являющемуся пока единственной сухопутной коммуникаціей между Забайкальемъ и Приморской областями, въ полосѣ которой и возможны какія-либо военныя операціи въ виду малой проходимости края.—Изъ числа другихъ путей имѣетъ значеніе бывшій почтовый трактъ между ст. Радде и Екатерино-Никольской, пересѣкающій прибрежные отроги Буреинскаго хребта, безлюднаго и труднопроходимаго, обладаніе которымъ даетъ господство на путяхъ какъ сухопутныхъ, такъ и по Амуру, между Благовѣщенскомъ и Хабаровскомъ.

Подъѣздные пути къ Амуру:

Подъѣздные пути наиболѣе развиты въ раіонѣ крестьянскихъ волостей, занимающемъ пространство Зейско-Буреинской равнины, а кромѣ того въ настоящее время въ полосѣ постройки Амурской желѣзной дороги. Послѣднія дороги, такъ называемыя «времянки», основательно соору-

женныя, въ значительной степени отличаются отъ путей, созданныхъ мѣстнымъ населеніемъ.

8) Колесная дорога отъ ст. Игнашиной до ж. д. ст. Урка—(69 вер.)—проходимая для войскъ всѣхъ родовъ оружія.

9) Колесная дорога отъ ст. Игнашиной ж. д. ст. Уруша (80 вер.)—проходимая для войскъ всѣхъ родовъ оружія.

10) Дорога отъ хут. Рейновскаго до р. Мал. Неверчикъ (26 вер.), удобная для движенія пѣхоты и конницы, переходящая далѣе во вьючную тропу на протяженіи 50 вер. до ж. д. ст. Змѣиной.

11) Ольдойская тропа отъ р. Покосина до заим. Третьяковскаго (25 вер.), удобная для движенія пѣхоты и конницы.

12) Шоссе отъ хут. Рейновскаго въ Джалиндинскій пріисковый раіонъ (120 вер.), пересѣкающее линію желѣзной дороги у ст. Большой Неверъ на 64-й верстѣ.

13) Тропа (Зейскій трактъ) отъ д. Воскресенской на гор. Зейскую-Пристань до пересѣченія съ линіей Амурской желѣзной дороги.

14) Почтовый трактъ отъ стан. Черняевой до гор. Зейской-Пристани (154 вер.)—представляющій грунтовую дорогу улучшеннаго типа и проходимый для войскъ всѣхъ родовъ оружія во всякое время года.

15) Дорога отъ дер. Михайловки черезъ дер. Грязнушку, заим. Хрящановскаго до дер Петровской (33 вер.)—въ сухое время пригодная для движенія войскъ всѣхъ родовъ оружія; въ дождливое—для артиллеріи и обозовъ неудобная.

16) Дорога отъ дер. Практической до г. Благовѣщенска (около 250 верстъ), пригодная для движенія всѣхъ родовъ оружія.

17) Дорога отъ Благовѣщенска черезъ Семиозерское до д. Ключи (108 вер.), пригодная для движенія войскъ въ сухое время; въ дождливое—артиллерія не пройдетъ.

18) Дорога отъ д. Святославки черезъ Александровское до д. Тарбогатай (87 вер.), въ сухое время пригодная для движенія войскъ; въ дождливое—для артиллеріи и обозовъ не проходима.

19) Дорога отъ сел. Троицкаго черезъ Озерную до Свято-Руссова (83 версты), въ сухое время проходимая для войскъ, а въ дождливое—не проходима.

20) Дорога отъ сел Богородскаго до сел. Екатеринославки (92 вер.), проходимая для пѣхоты и конницы съ обозами, въ дождливое время движеніе по ней трудно.

21) Дорога отъ сел. Ивановскаго на Константиноградское, Ерковцы, Преображенку до Переяславки (60,5 в.), пригодная для движенія войскъ во всякое время на участкѣ отъ с. Ивановскаго до Ерковцы, а на остальной части въ дождливое время не проходима, вслѣдствіе разливовъ р. Козловки.

22) Дорога отъ сел. Ивановскаго на дер. Андреевку, Лазаревку до Кутиловой (56 вер.)—для движенія артиллеріи и обозовъ безъ исправленія мостовъ непригодная.

23) Дорога отъ ст. Поярковой на Михайловское до д. Платовой (70 вер.), въ сухое время года проходимая для войскъ, въ дождливое—ни артиллерія, ни обозы по ней не пройдутъ.

24) Дорога отъ хут. Скобельцинскаго на дер. Клинъ, Доминканъ, Каменку, Куликово, Бахиреву до склада «Пайканъ» (122 вер.)—отъ дер. Каменки до склада Пайканъ переходитъ во вьючную тропу, при чемъ на первой своей части она проходима лишь для пѣхоты и кавалеріи.

25) Дорога отъ ст. Иннокентьевской на д. Аркадіе-Семеновскую, Черноберезовку, Ново-Николаевку въ Грибскую (62 вер.) въ сухое время пригодна для движенія войскъ, но въ дождливое не годится.

26) Дорога отъ хутора Михайловскаго въ дер. Аркадіе-Семеновскую (35 вер.) въ сухое время года пригодна для движенія пѣхоты и конницы,—въ дождливое же неудобна.

27) Дорога отъ с. Песчано-Озерскаго на Кутилову, Арсеньевку до Михайловскаго (40 вер.) для движенія войскъ даже въ сухое время трудно проходимая.

28) Отъ дер. Лебяжьей на Сазанку, Молчановку до Краснояровскаго (92 вер.) для движенія войскъ неудобная.

29) Дорога отъ хутора Пашковскаго черезъ выс. Есауловку, пріискъ Степановскій, Пагорный къ рабочимъ баракамъ (въ 9 вер. отъ почтовой станціи Дичуна) на

колесной дорогѣ (95,5 вер.), на протяженіи 31 вер. отъ хут. Пашковскаго до устья р. М. Сололи пригодная для движенія войскъ всѣхъ родовъ оружія; между устьемъ р. М. Сололи и пріискомъ Фроловскимъ имѣетъ характеръ вьючной тропы и далѣе опять пригодна для движенія войскъ.

30) Дорога отъ стар. почт. ст. Дичунъ до 16 версты на колесной дорогѣ отъ ст Радде (9 вер.), въ сухое время для движенія войскъ пригодная.

31) Дорога отъ почт. ст. Сутаръ на Крестовоздвиженскій пріискъ къ п. ст. Помпеевкѣ (44 вер.), пригодная для передвиженія небольшихъ частей пѣхоты и конницы.

32) Дорога отъ ст. Екатерино-Никольской до хут. Самарскаго (21 вер.), пригодная для движенія войскъ въ сухое время,—въ дождливое—непроходима для артиллеріи и обозовъ.

33) Дорога отъ почт. стан. Биджанъ до хут. Венцелевскаго (34 вер.), пригодная для движенія войскъ въ сухое время года, въ дождливое—движеніе артиллеріи и обозовъ по ней затруднительно.

34) Дорога отъ ст. Михайлово-Семеновской до почт. ст. Чурки (19 вер.), удобная для движенія войскъ.

35) Путь отъ ст. Михайлово-Семеновской черезъ хут. Бабстовскій, выс. Лазаревскій, сел. Котонь до сел. Красный Яръ (135 вер.)—до хут. Бабстовскаго годенъ для движенія войскъ, далѣе же идетъ пѣшеходная тропа.

36) Дорога отъ хут. Воскресенскаго къ мосту на колесной дорогѣ черезъ р. Листвяную (12 вер.)—пригодна для движенія войскъ.

37) Дорога отъ хутора Головинскаго до почт. ст. Надеждинской (10 вер.), пригодна для движенія пѣхоты и конницы.

Изъ перечисленныхъ подъѣздныхъ путей наиболѣе важное значеніе принадлежитъ Черняево-Зейскому тракту и Джалиндинскому шоссе, какъ соединяющимъ съ Амуромъ богатые золотоносные раіоны. Черняево-Зейскій трактъ почти на 1 000 верстъ сокращаетъ путь отъ Срѣтенска къ г. Зейской-Пристани, благодаря чему все почтовое и грузовое движеніе зимой въ Зейскій раіонъ проис-

ходить по нему. Въ военное время этотъ путь является кратчайшимъ подступомъ къ гор. Зейской-Пристани.

Въ ебщемъ малочисленность и плохое состояніе грунтовыхъ путей, проходимыхъ лишь въ сухое время года, въ связи съ трудностью или даже полной невозможностью движенія безъ дорогъ по пересѣченной и мѣстами заболоченной территоріи Амурской области, представляютъ весьма тяжелыя условія для передвиженія войскъ, а тѣмъ болѣе для развитія операцій значительными силами.

Б. ВОЕННО-СТАТИСТИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ.

ГЛАВА 5-я.

Административное устройство Амурской области.

Амурская область въ административномъ отношеніи дѣлится: на *округу Амурскаго казачьяго войска, Амурскій уѣздъ* съ областнымъ городомъ Благовѣщенскомъ и *4 горнополицейскихъ округа* (Джалиндинскій, Буреинскій, Сутаро-Хинганскій и Зейскій съ гор. Зейской-Пристанью).

Казаки занимаютъ береговую полосу Амура отъ хут. Покровскаго до хут. Забѣловскаго. Вся населенная казаками территорія составляетъ одну округу Амурскаго казачьяго войска, раздѣленную на 3 участка. Участками вѣдаютъ участковые начальники, назначаемые изъ состава офицеровъ войска.

Въ отношеніи общественнаго устройства войско раздѣлено на 11 станичныхъ округовъ.

Крестьянское населеніе области, разселенное по Зейско-Буреинской низменности, образуетъ 9 волостей, находящихся въ вѣдѣніи 4-хъ участковыхъ крестьянскихъ

начальниковъ, а въ полицейскомъ отношеніи — 1 уѣзднаго начальника и 4 становыхъ приставовъ.

Пріисковое населеніе распредѣляется въ 4-хъ горнополицейскихъ округахъ, изъ которыхъ двумя завѣдываютъ горные исправники, а два подчинены участковымъ начальникамъ Амурскаго казачьяго войска.

Туземные инородцы ведутъ бродячій образъ жизни.

Въ военномъ отношеніи область составляетъ часть Приамурскаго военнаго округа.

ГЛАВА 6-я.

Средства раіона.

а) Земледѣліе.

Земледѣліе составляетъ главное занятіе и основу матеріальнаго благосостоянія большей части населенія области.

Развитіе этой важнѣйшей отрасли народнаго хозяйства встрѣчаетъ для себя достаточно благопріятныя климатическія и почвенныя условія, кромѣ горныхъ раіоновъ, отличающихся, вообще, скуднымъ характеромъ залегающихъ тонкимъ слоемъ пластовъ, годныхъ для хлѣбопашества. Весь пахотный слой въ такихъ мѣстахъ можно опредѣлить въ 16—26 дюймовъ толщиною.

Кромѣ того, въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ Амурской области поверхность покрыта амурскимъ черноземомъ. Хотя этотъ черноземъ далекъ отъ степного чернозема Европейской Россіи, будучи почти лишенъ такихъ существенно-важныхъ свойствъ послѣдняго, какъ примѣсь углекислой извести и солей, тѣмъ не менѣе онъ долженъ быть признанъ плодороднымъ.

Плодородность почвы Амурской области объясняется, главнымъ образомъ, пока нетронутостью большей части земель съ этой почвой, но со временемъ поддерживать ея плодородіе можно будетъ только удобреніемъ, что составляетъ вопросъ недалекаго будущаго для сельскаго хозяйства Амурской области.

Кромѣ свойствъ почвы заселеннаго раіона, доставляющей жителямъ и безъ удобренія хорошіе урожаи, ока-

зываютъ вліяніе также большіе земельные надѣлы и вообще широкій просторъ землепользованія въ настоящее время. Этимъ же объясняется и то обстоятельство, что главной системой полеводства является система залежная. Послѣ 5—6, иногда и болѣе, урожаевъ пахатной землѣ дается отдыхъ, и земледѣлецъ тратитъ приложенія своего труда въ нетронутой еще цѣлинѣ.

Господствующей формой землевладѣнія является—общинное; только усадебныя мѣста находятся въ подворно-наслѣдственномъ владѣніи отдѣльныхъ хозяевъ.

Другими формами землевладѣнія служатъ: 1) владѣнія на правахъ личной собственности („заимки“) и 2) пользованіе казенной землей на правахъ аренды. Что касается частнаго землевладѣнія, то таковое не получило здѣсь, несмотря на обиліе земельныхъ угодій, значительнаго развитія.

Къ 1-му января 1907 г. площадь земли, находящейся въ пользованіи сельскихъ крестьянскихъ обществъ области, амурскаго казачьяго владѣнія, отдѣльныхъ лицъ и другихъ обществъ и владѣльцевъ простиралось до 8.689.118 десят.

Изъ всей этой обширной площади земли въ 1908 г. подъ посѣвами было 180.888 десят.

Распредѣленіе различныхъ раіоновъ области, въ смыслѣ развитія земледѣлія, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Къ Благовѣщенску, какъ къ центру, стягиваются вѣерообразно расположенные вокругъ него волости и казачьи округа съ наибольшимъ развитіемъ земледѣлія. Изъ 180.000 дес. посѣва всей области на долю этихъ волостей и округовъ падаетъ 121.675 дес., т.-е. свыше $^2/_3$ всей посѣвной площади; это, такъ сказать, житница области. Что касается остальной площади раіона, то, чѣмъ дальше отстоитъ какая-либо мѣстность заселенной части Амурской области отъ г. Благовѣщенска, тѣмъ слабѣе развито въ ней земледѣліе. Исключеніе составляютъ Екатерино-Никольскій и Михайло-Семеновскій станичные округа, лежащіе внизъ по Амуру отъ Благовѣщенска (за Раддевскимъ округомъ).

Вслѣдствіе климатическихъ условій, озимые хлѣба въ области засѣваются въ видѣ исключенія. Безснѣжныя зимы,

при сильныхъ морозахъ, не могутъ предохранить молодыхъ всходовъ озимей отъ вымерзанія. Кромѣ того, время созрѣванія и уборки озимыхъ хлѣбовъ совпадаетъ съ періодомъ обильныхъ дождей, отчего хлѣбъ не успѣваетъ вызрѣть или сжатымъ проростаетъ въ снопахъ. Въ силу сказаннаго, переселенцы вынуждены были обратиться къ обычной на Амурѣ культурѣ яровой ржи, или, такъ называемой, ярицы. Послѣдняя, однако, ни по вѣсу, ни по своей питательности не можетъ идти въ сравненіе съ озимой рожью Европ. Россіи.

Овесъ, по своему распространенію, занимаетъ въ области первое мѣсто. Объясняется это, главнымъ образомъ, мѣстными условіями сбыта. Къ тому же по урожайности овесъ не уступаетъ ни ярицѣ, ни пшеницѣ.

Изъ другихъ растеній, культивируемыхъ земледѣльческимъ населеніемъ области, весьма важное значеніе имѣетъ картофель, составляющій у крестьянъ, и особенно у казаковъ, одинъ изъ главныхъ пищевыхъ продуктовъ. Культура его исключительно грядковая-огородная, но растетъ онъ вообще прекрасно и даетъ большіе урожаи.

Сверхъ того, въ области сѣется ячмень, гречиха, просо, конопляное сѣмя и ленъ. Послѣдній сѣется исключительно въ крестьянскихъ селеніяхъ.

Сѣвъ хлѣбовъ начинается въ области обыкновенно съ половины апрѣля и продолжается до половины іюня.

Жатва обыкновенно начинается въ концѣ іюля и заканчивается въ сентябрѣ.

Нѣкоторыми особенностями отличается хозяйство живущихъ въ области корейцевъ, которые съ особою тщательностью обрабатываютъ свои небольшія запашки. Пашутъ они особенными китайскими сохами, запряженными парою воловъ, или даже коровъ, и пропахиваютъ свои поля по нѣсколько разъ въ лѣто. Изъ культурныхъ растеній корейцы сѣютъ не только хлѣбные злаки, но также и разнообразныя огородныя растенія (горохъ, фасоль, чеснокъ, тыквы, огурцы, капусту, кунжутъ, коноплю, сорго).

Наиболѣе распространеннымъ земледѣльческимъ орудіемъ въ области является плугъ. Однако примѣненіе усовершенствованныхъ земледѣльческихъ машинъ и орудій

находитъ въ области широкое распространеніе, что объясняется, между прочимъ, дороговизною рабочихъ рукъ.

Съ увеличеніемъ въ области земледѣльческаго класса путемъ прилива переселенцевъ, земледѣльческая промышленность съ каждымъ годомъ возрастаетъ и развивается, хотя съ нѣкоторыми колебаніями. Несмотря на ростъ земледѣльческой промышленности, урожайность въ области постепенно падаетъ, и причину пониженія таковой нужно искать прежде всего въ низкой культурѣ сельскаго хозяйства.

За удовлетвореніемъ всѣхъ нуждъ крестьянскаго и казачьяго населенія области и отчисленіемъ нѣкоторой части въ запасъ, остается излишекъ отъ урожая, который и поступаетъ въ продажу: городскому населенію, Интендантскому вѣдомству, золотопромышленнымъ предпріятіямъ области, на винокуреніе и пивовареніе.

Количество Амурскаго хлѣба, поступающаго въ теченіе года на мѣстный рынокъ, опредѣляется не менѣе 3-хъ милліоновъ пудовъ.

Несмотря на избытокъ хлѣба у населенія области, потребность въ немъ мѣстнаго рынка превышаетъ предложеніе, благодаря чему въ область ежегодно ввозится Маньчжурскій хлѣбъ и мука харбинскихъ мельницъ. Кромѣ того, маньчжурское зерно поступаетъ, главнымъ образомъ, на паровыя мельницы г. Благовѣщенска и оттуда въ размолотомъ видѣ направляется въ Приморскую и Забайкальскую области.

б) Огородничество и садоводство.

Огородничество въ области производится лишь въ размѣрахъ, удовлетворяющихъ потребности самого населенія. Развитію огородничества препятствуетъ, главнымъ образомъ, отсутствіе хорошаго сбыта произведеній огороднаго хозяйства. Только въ ближайшихъ къ Благовѣщенску крестьянскихъ селеніяхъ, а также въ казачьихъ станицахъ и хуторахъ по Амуру, гдѣ лѣтомъ пристаютъ пароходы, огородничество составляетъ еще сколько-нибудь существенную статью дохода.

Въ огородахъ крестьянами и казаками обыкновенно разводятся: огурцы, картофель, капуста, редисъ, рѣдька, брюква, рѣпа, лукъ, морковь и свекла; но болѣе всего разводится картофель, который, какъ суррогатъ хлѣба, предпочитается

другимъ овощамъ. Лучшіе его урожаи въ раіонѣ бываютъ на легкой суглинистой почвѣ съ супесчаной подпочвой и достигаетъ самъ 15.

Климатъ раіона вообще благопріятствуетъ условіямъ развитія огородничества, и при хорошихъ урожаяхъ овощей и высокихъ цѣнахъ на послѣднія оно могло бы служить существеннымъ подспорьемъ въ хозяйствѣ мѣстнаго населенія.

Нѣчто среднее между огородничествомъ и полеводствомъ представляетъ *бахчество*, имѣющее всѣ данныя для своего развитія.

Табаководствомъ, какъ отдѣльною отраслью хозяйства, населеніе не занимается; воздѣлываютъ же табакъ въ самомъ маломъ количествѣ для собственнаго употребленія.

Садоводство въ области находится въ зачаточномъ періодѣ. Во всякомъ случаѣ опыты разведенія фруктовыхъ деревьевъ выяснили, что разведеніе, по крайней мѣрѣ нѣкоторыхъ видовъ и сортовъ фруктовыхъ деревьевъ, въ области вполнѣ возможно; разведеніе же ягодныхъ кустовъ и растеній не только возможно, но можетъ составить прибыльное занятіе.

в) Скотоводство.

Хотя количество скота въ области довольно значительно, но скотоводство не имѣетъ промышленнаго значенія. Скотъ содержится исключительно для нуждъ сельскаго хозяйства и для удовлетворенія собственныхъ нуждъ населенія въ мясѣ, молокѣ и т. д..

Изъ скота содержится главнымъ образомъ крупный рогатый скотъ и свиньи; количество овецъ незначительно.

Общее количество скота въ области въ 1908 г. выражалось цифрами:

Названіе области.	Рогатаго скота.	Овецъ.	Свиней.	Козъ.	Оленей.	Верблюдовъ.	Ословъ и мулловъ.
Амурская область	81449	9160	42967	115	1793	53	69

Изъ этого количества скота состояло:

а) **У крестьянскаго населенія:**

Рогатаго скота	47157	Козъ	67
Овецъ	6869	Оленей	45
Свиней	26494	Верблюдовъ	124

б) **Въ казачьихъ округахъ—у казаковъ:**

Рогатаго скота	25434	Свиней	13277
Овецъ и козъ	1126	Верблюдовъ	45

Коровы (быки и волы) преимущественно мѣстныхъ породъ—маньчжурской и монгольской, но много встрѣчается рогатаго скота, привозимаго изъ Европейской Россіи, Западн. Сибири и изъ Забайкалья.

Въ общемъ, естественно, преобладаютъ всякаго рода помѣси, подъ названіемъ „мѣстнаго" скота. Скотъ мелкій и маломолочный.

Убойный вѣсъ коровы въ среднемъ около 6—9 пуд.; средній убойный вѣсъ быка около 10—15 пуд..

Свиноводство. Въ области преобладаютъ маньчжурскія свиньи; есть и русскія, изъ Забайкалья и пр.; мѣстами начали обзаводиться культурными привозными породами свиней. Мѣстныя свиньи не высокихъ достоинствъ: мелки, съ невкуснымъ мясомъ. Убойный вѣсъ — около 3—6 пуд..

Овцы почти исключительно монгольскаго происхожденія. Шерсти собираютъ въ Амурской области у молоканъ (3—7 фунт. съ овцы).

Рогатая скотина коровы около 80 руб. (отъ 30—40 руб. до 150 руб.); за привозимыхъ изъ Европ. Россіи платятъ дороже (200—400 руб.). Быки или волы—50—150 руб. за штуку.

Цѣна на свиней колеблется въ широкихъ предѣлахъ: отъ 3—5 руб. до 30—40 руб.. Овцы—7—10 руб.

г) Коневодство и перевозочныя средства.

По официальнымъ даннымъ къ 1 января 1909 г. въ области состояло 100.468 лошадей.

У крестьянскаго населенія лошади, главнымъ образомъ, Томской породы, ея помѣсь съ мѣстными породами, и

мѣстныя Монгольскія, Маньчжурскія, Корейскія и Забайкальскія лошади.

Общее свойство типа послѣднихъ лошадей—мелкій ростъ и замѣчательная выносливость: самыя крѣпкія изъ нихъ—корейскія, болѣе же слабыя—забайкальскія, а затѣмъ маньчжурскія лошади. Томская лошадь является въ краѣ представительницей типа обозной лошади; въ строеніи ея проглядываетъ смѣсь рысака съ тяжеловозомъ; ростъ всегда болѣе 2-хъ аршинъ (4—6 вершк.).

Отъ скрещиванія лошадей монгольскаго типа съ томской получился смѣшанный типъ, пожалуй наиболѣе распространенный въ краѣ и наиболѣе приспособленный къ мѣстнымъ условіямъ. Послѣ русско-японской войны населеніемъ края было пріобрѣтено много строевыхъ артиллерійскихъ лошадей. Но эти лошади, какъ и вообще привозныя въ чистомъ видѣ, страдаютъ отъ климатическихъ условій и скоро вырождаются.

Изъ числа лошадей, указаннаго выше, состояло:

У крестьянскаго населенія . . 61.136 лошадей.
У казаковъ . . . . . 28.354 „

Средняя цѣна мѣстной крестьянской лошади около 100 рублей.

Въ Амурскомъ казачьемъ войскѣ ни войсковыхъ, ни станичныхъ, ни частныхъ конноплодныхъ табуновъ и конскихъ заводовъ не имѣется, а коневодство существуетъ подворное, и ведется на такихъ началахъ, что съ наступленіемъ весны лошади отпускаются въ общій, въ каждой станицѣ и поселкѣ, табунъ и здѣсь, предоставленныя произволу, случаются не достигнувъ даже зрѣлаго полового возраста: жеребята отъ матерей также не отлучаются. Такое веденіе коневодства Амурскими казаками повело за собою вырожденіе лошади, которое уже начало рѣзко чувствоваться въ области,—поэтому для улучшенія породы лошадей нынѣ казаками предпринимаются возможныя мѣры. Къ 1-му января 1909 г. въ войскѣ имѣлось всего 7 казенныхъ жеребцовъ—производителей.

Повозки въ области дѣлятся на 2 типа. Къ первому типу относятся вообще всѣ виды телѣгъ; ко второму же

—всѣ вообще сани. Число саней въ краѣ превышаетъ число телѣгъ; да это и понятно, такъ какъ наличность телѣгъ у населенія вызывается почти исключительно запросами сельскаго хозяйства, тогда какъ сани предназначаются для извоза, который происходитъ, главнымъ образомъ, зимою.

Лодки въ области не представляютъ собою перевозочныхъ средствъ, какъ вслѣдствіе своей примитивной конструкціи, такъ и благодаря незначительнымъ ихъ размѣрамъ. Въ большинствѣ случаевъ онѣ предназначаются для нуждъ рыбаковъ или охотниковъ. Только въ населенныхъ пунктахъ по берегамъ Амура и Зеи можно встрѣтить лодки большихъ размѣровъ, съ подъемной силою иногда въ 200—300 пуд., но число ихъ незначительно.

Всего въ 1909 г. въ области у населенія насчитывалось:

Телѣгъ	28.951	Лодокъ . . .	1943
Саней	40.372		

д) Рыболовство.

Рыболовствомъ въ краѣ занимаются преимущественно инородцы, а изъ русскихъ—главнымъ образомъ казаки, жители Благовѣщенска и крестьяне прирѣчныхъ селеній. Промышленнаго значенія въ области рыболовство не имѣетъ, и производится лишь въ размѣрахъ, удовлетворяющихъ потребность въ рыбѣ населенія, сосредоточеннаго по берегамъ главнѣйшихъ рѣкъ раіона. Для охраны рыбныхъ богатствъ запрещены хищническіе способы и пріемы ловли рыбы.

Главный ловъ происходитъ осенью, когда кета, подвигаясь съ моря черезъ Николаевскій лиманъ, входитъ въ боковыя рѣки Амура. По Амуру же она движется верстъ на 200 выше Благовѣщенска, гдѣ, отощавъ отъ длиннаго путешествія, мѣняетъ уже свой внѣшній видъ и получаетъ названіе „зубатки“.

Кета является наиболѣе распространенной рыбой въ области, составляя весьма важный и притомъ дешевый продуктъ питанія. Ее солятъ, варятъ, коптятъ и, наконецъ, добываютъ изъ нея и приготовляютъ очень распространенную здѣсь кетовую икру.

е) Пчеловодство

Хотя въ области водится много дикихъ пчелъ, но пчеловодство, несмотря на благопріятныя для него условія, развито довольно слабо. Пчеловодство сосредоточено, главнымъ образомъ, въ Зазейскомъ земледѣльческомъ раіонѣ (по рѣкамъ Будунді, Бѣлой, Завитой), гдѣ занимаются имъ отдѣльные любители изъ мѣстныхъ крестьянъ. Встрѣчаются также пчеловоды-любители изъ казаковъ.

Въ послѣдніе годы, впрочемъ, сдѣланы попытки болѣе правильной постановки пчеловодства съ лучшей, усовершенствованной системой ульевъ, съ тщательнымъ и умѣлымъ уходомъ и веденіемъ пчелинаго хозяйства.

ж) Обрабатывающая промышленность.

Обрабатывающая промышленность въ Амурской области начала развиваться лишь въ послѣдніе годы. На первомъ мѣстѣ стоитъ мукомольное дѣло, и въ 1908 г. въ области состояло 38 паровыхъ мельницъ; затѣмъ слѣдуетъ винокуренное и пивоваренное. Чугунно-мѣдно-литейныхъ и механическихъ заводовъ въ области (въ г. Благовѣщенскѣ) состояло всего лишь 2 (въ 1908 г.).

Центромъ промышленности въ Амурской области является г. Благовѣщенскъ.

з) Кустарные промыслы.

Что касается кустарной промышленности, то она, находясь въ зачаточномъ состояніи, подвигается впередъ медленно и мало совершенствуется. Главная причина ея слабаго развитія заключается въ томъ, что населеніе области, имѣя болѣе выгодныя занятія, въ которыхъ находитъ примѣненіе своему труду, не обращаетъ еще на нее должнаго вниманія, предпочитая пріобрѣтать издѣлія, привозимыя изъ Европейской Россіи, Зап. Сибири и изъ-за границы. Число лицъ, занимающихся разными предметами кустарнаго производства, въ крестьянскихъ и казачьихъ селеніяхъ, весьма незначительно.

Большее сравнительно развитіе представляетъ ремесленное производство г. Благовѣщенска. Хотя коренное городское населеніе, кромѣ торговли, занимается отчасти тѣми же промыслами, что и сельское (сплавомъ лѣса, извозомъ, хлѣбопашествомъ на заимкахъ), но такъ какъ потребности городского населенія болѣе обширны, то естественно въ городѣ получили большое развитіе ремесла. Главный контингентъ городскихъ ремесленниковъ составляетъ прии-

лый элементъ. Въ городѣ ремесленное производство большею частью сосредоточивается въ мастерскихъ съ наемными рабочими.

и) Почта, телеграфъ и телефонъ.

Почтово-телеграфныхъ конторъ въ области въ 1908 г. состояло—6; почтово-телеграфныхъ отдѣленій—12.

Кромѣ этихъ учрежденій въ г. Благовѣщенскѣ имѣется телефонная станція.

к) Санитарныя средства.

Населеніе края, разбросанное на обширной площади и находящееся въ сравнительно тяжелыхъ климатическихъ и санитарныхъ условіяхъ, нуждается въ возможно широкой организаціи медицинской помощи. Между тѣмъ имѣющіеся врачебный персоналъ и медицинскія учрежденія въ области весьма ограничены.

Какъ тѣ, такъ и другія, сосредоточиваются преимущественно въ городахъ, и нѣкоторые уѣзды съ населеніемъ въ нѣсколько десятковъ тысячъ, отдѣленные отъ городовъ значительными разстояніями и бездорожьемъ, или совсѣмъ остаются безъ медицинскаго персонала, или имѣютъ 1—2 врачей и фельдшеровъ.

Въ Амурской области всего 21 врачъ (1908 г.), такъ что на каждаго изъ нихъ приходится болѣе 10 тыс. челов., и 10 акушерокъ и повивальныхъ бабокъ—на каждую около 950—1000 рожденій. Изъ этого числа 17 врачей и всѣ акушерки сосредоточены въ Благовѣщенскѣ.

Лечебныя учрежденія распредѣляются между городами и уѣздами также невыгодно для послѣднихъ; равно и аптеки почти всѣ находятся въ городахъ. Кромѣ гражданскихъ лечебныхъ учрежденій въ городахъ Амурской области (Благовѣщенскѣ) имѣется нѣсколько военныхъ лазаретовъ и лечебницы Краснаго Креста.

Такимъ образомъ, если не считать нѣсколькихъ полуграмотныхъ фельдшеровъ, казакамъ въ Амурской области нѣтъ никакой медицинской помощи.

ГЛАВА 7-я.

Общее заключеніе о раіонѣ.

Географическія свойства Амурской области, малоразвитая сѣть путей, притомъ имѣющихъ преимущественное направленіе вдоль теченія Амура, малонаселенность и мало-

культурность края,—не представляютъ выгодныхъ данныхъ въ отношеніи удобства дѣйствія войскъ въ раіонѣ, удобства движенія ихъ, размѣщенія и обезпеченія всѣмъ необходимымъ.

Лишь лѣвый берегъ долины Амура, гдѣ сосредоточивается значительная часть всего населенія области, а слѣдовательно, гдѣ сосредоточена большая часть средствъ края и гдѣ пролегаютъ пути сообщенія [дороги: желѣзная (строющаяся), шоссейная и грунтовыя], представляетъ болѣе благопріятныя данныя въ вышеуказанныхъ отношеніяхъ. Однако физическія свойства и этой долины, заболоченность притоковъ, впадающихъ слѣва въ Амуръ, разбросанность селеній, населенія и средствъ на большомъ протяженіи Амура (притомъ вдоль нашей границы),—дѣлаютъ, въ общемъ, эту прибрежную часть раіона доступной дѣйствіямъ лишь некрупныхъ отрядовъ.

На мѣстныя средства, вслѣдствіе разбросанности селеній и малокультурности ихъ, разсчитывать трудно.

По мѣрѣ же удаленія отъ Амура къ сѣверу географическія условія раіона и почти полное отсутствіе населенія и средствъ дѣлаютъ возможными движенія и дѣйствія войскъ лишь мелкими частями, притомъ имѣя „базу при себѣ".

Только направленіе вдоль р. Зеи до г. Зейской-Пристани, по нѣкоторымъ имѣющимся здѣсь путямъ, допускаетъ еще возможность движенія и дѣйствій небольшихъ частей войскъ, но, чѣмъ далѣе отъ Амура, тѣмъ и въ этомъ направленіи затрудненія все возрастаютъ.

Не представляя и для противника, въ случаѣ его переправы черезъ Амуръ на лѣвый берегъ, удобствъ для движенія и дѣйствій, притомъ при затруднительномъ подвозѣ для него продовольствія изъ Маньчжуріи, Амурская область представляетъ много данныхъ для развитія здѣсь партизанскихъ дѣйствій мелкими частями путемъ засадъ въ горныхъ частяхъ раіона и дѣйствіями на сообщенія противника.

ОТДѢЛЪ II

Сѣверная Маньчжурія.

Военно-Географическій и статистическій обзоры.

— 1912 г. —

СѢВЕРНАЯ МАНЬЧЖУРІЯ.

А. ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ.

ГЛАВА 1-я.

Границы и пространство.

а) Границы. Маньчжурія всей своей сѣверной, а частью и восточной границами примыкаетъ къ владѣніямъ Россіи на Дальнемъ Востокѣ, а именно: граничитъ *на сѣверозападѣ* по р. Аргуни съ Забайкальской областью, *на сѣверѣ*—по р. Амуру, между устьями Шилки и Уссури, съ Амурской областью и *на сѣверовостокѣ*—по р. Уссури и Сунгачѣ и и далѣе условной линіей до устья р. Тумень-Ула—съ Приморской областью.

Занимая обширное пространство въ 878.000 кв. верстъ, Маньчжурія составляетъ сѣверовосточную часть Китайской Имперіи (нынѣ Республики) и образуетъ особое Генералъ-губернаторство, подъ именемъ „Трехъ Восточныхъ Провинцій“ (Дун-сан-шэнь), состоящее изъ провинцій: Мукденьской, Гиринской и Хэй-лунъ-цзянской

Въ дальнѣйшемъ обзорѣ Маньчжуріи разсмотрѣнію будутъ подлежать провинціи Хэй-лунъ-цзянская и Гиринская.

Хэй-лунъ-цзянская провинція составляетъ сѣверную часть Маньчжуріи, примыкающую на С.З. и сѣверъ къ рр. Аргуни и Амуру; рѣкою Сунгари, отъ ея устья до Харбина (въ 40 верстахъ выше города), Хэй-лунъ-цзянская провинція

отдѣляется на востокѣ отъ Гиринской провинціи, а условной, весьма ломанной и извилистой линіей, направляющейся отъ Харбина, южнѣе Цицикара, къ оз Буиръ-Норъ,— въ восточной своей части проходящей сѣвернѣе линіи желѣзной дороги, а въ западной южнѣе ея,—и пересѣкающей хр. Б. Хинганъ,—указанная провинція отдѣляется отъ владѣній Монголіи (монгольскаго княжества Дурбетъ); отъ оз. Буиръ-Норъ пограничная линія провинціи тянется въ сѣверозападномъ направленіи къ пограничному знаку съ Россіей (Забайкальской областью)—Тарбагодагу.

Границы *Гиринской провинціи* составляютъ: *на сѣверѣ*— р. Амуръ между устьями Сунгари и Уссури; *на востокѣ*— р. Уссури, Сунгача, оз. Ханка, условная—пограничная съ Южно-Уссурійскимъ краемъ Приморской области—линія до устья р. Тумень-Ула; *на югѣ*—теченіе р. Тумень-Ула до ея верховьевъ (граница съ Кореей), а затѣмъ граница съ Мукдэньской провинціей по хр. Чан-бо-шань и далѣе до пересѣченія съ хр. Паэрхуплинъ; затѣмъ условная линія до р. Итунхэ, теченіе этой послѣдней, далѣе черезъ с. Мадьятунь до м. Піи-улиган-цза, гдѣ начинается монгольская граница; *на западѣ* граница съ Монголіей идетъ въ сѣверовосточномъ направленіи до пересѣченія съ р Сунгари и далѣе, вдоль лѣваго берега послѣдней до устья р. Понни; отъ устья р. Понни граница съ Хэй-лунъ-цзянской провинціей идетъ по р. Сунгари до ея впаденія въ р. Амуръ.

б) Пространство.

Площади провинцій, въ виду неизслѣдованности значительныхъ раіоновъ ихъ, не представляется возможнымъ опредѣлить вполнѣ точно. Хэй-лунъ-цзянская провинція въ своихъ предѣлахъ заключаетъ пространство, равное приблизительно 465 тыс. кв. вер.; Гиринская провинція—около 278—280 тыс. кв вер (т.-е. составляетъ около ½ Забайкалья и въ 10 разъ больше Московской губ.).

Всего же Сѣв. Маньчжурія занимаетъ пространство около 745 тыс. квадр. вер..

в) Главныя сообщенныя направленія и важнѣйшія разстоянія.

По разсматриваемой области, вдавшейся въ предѣлы Россійской Имперіи, пролегаетъ съ запада на востокъ важнѣйшее направленіе,—линія желѣзной дороги (Китайская-Восточная жел. дор.), связывающая Забайкалье съ Приморской областью.

На этой линіи, или близъ ея, лежатъ болѣе важные населенные и торговые пункты: Цицикаръ, Харбинъ, Нингута, нѣсколько южнѣе—г Гиринъ, и др., гдѣ и сосредоточивается культурная и промышленная жизнь Маньчжуріи.

Къ указанной линіи отъ предѣловъ Амурской области направляются: 1) отъ Благовѣщенска къ Цицикару колесный грунтовый путь, 2) отъ Амура къ Харбину водный путь, допускающій судоходное движеніе.

Всѣ указанные пути представляютъ главнѣйшія операціонныя направленія со стороны Забайкалья, Амурской и Приморской областей, въ предѣлы Маньчжуріи—къ узловымъ ея центрамъ: г.г. Харбину и Цицикару.

Важнѣйшія разстоянія:

Цицикаръ—Благовѣщенскъ	455	вер.
Ст. Маньчжурія - Цицикаръ	624	»
Цицикаръ - Харбинъ . .	252	»
Харбинъ—ст. Пограничная	512	»
Хабаровскъ—Харбинъ . .	758	»

ГЛАВА 2-я.

Поверхность раіона.

а) Рельефъ и почва.

Въ отношеніи устройства поверхности Сѣв. Маньчжурія представляетъ возвышенную, всхолмленную равнину съ приподнятыми на западѣ и востокѣ краями, по которымъ пролегаютъ обширныя нагорья хребтовъ Б. Хингана и Чан-бо-шаня.

б) Лѣса.

Рѣками Нонни и Сунгари разсматриваемый раіонъ можно раздѣлить на 3 части: 1) западную - заполненную хребтомъ Б. Хинганомъ, являющимся вмѣстѣ съ его отрогами водораздѣломъ между Аргунью и Нонни и ихъ притоками; 2) среднюю—возвышенную равнину, съ поднимающимся на ней хребтомъ М Хингана, являющимся водораздѣломъ рр. Нонни и Амура съ ихъ притоками съ одной стороны и Сунгари съ ея притоками—съ другой стороны: 3) восточную,—гдѣ горная система Чан-бо-шаня является водораздѣломъ рр. Сунгари и Уссури.

I. Хребетъ Б. Хинганъ на югѣ примыкаетъ къ нагорью Ишанъ, возвышающемуся къ сѣверу отъ Пекина, а на сѣверѣ упирается въ ложе Амура на участкѣ его теченія отъ сліянія Шилки съ Аргунью до впаденія въ Амуръ р. Кумары. Длина этой горной системы, считая по направленію отъ юго югозапада къ сѣверо-сѣв.-востоку не менѣе 1000 вер., а ширина въ среднемъ приблизительно равна 300 вер..

Возвышаясь у восточной окраины монгольскаго плоскогорья, Б. Хинганъ является естественнымъ рубежемъ, отдѣляющимъ Монголію отъ Маньчжуріи.

Хинганское нагорье изслѣдовано въ общемъ весьма мало. Главный осевой раздѣльный хребетъ Хингана, называемый по имени перевала *Джэдынскимъ*, въ общемъ тянется въ меридіональномъ направленіи; къ югу отъ перевала онъ образуетъ открытую къ западу дугу, включающую область истоковъ р. Уиуръ-гола: къ сѣверу же отъ перевала изгибается къ востоку, и, такимъ образомъ, въ общемъ образуетъ линію, напоминающую собою букву S. Вмѣстѣ со всѣми своими отрогами и окружающими ихъ предгоріями Джэдынскій хребетъ между Хайларомъ и Цицикаромъ занимаетъ болѣе 400 вер. въ ширину. Осевая водораздѣльная линія нагорья проходитъ не посерединѣ между двумя подошвами, а ближе къ западной.

Основаніе кряжа опирается съ обѣихъ сторонъ почти на горизонтальныя поверхности, расположенныя на различныхъ уровняхъ, а именно: монгольское нагорье достигаетъ здѣсь болѣе 2000 фт., а противоположная ему равнина Маньчжуріи имѣетъ въ Цицикарѣ всего 400 фт. абсолютной высоты.

Общая ширина Б. Хингана увеличивается къ сѣверу и уменьшается къ югу, въ среднемъ же ее можно принять приблизительно въ 300 в.

При указанныхъ выше размѣрахъ по ширинѣ Хинганъ развитъ весьма слабо въ отношеніи вертикальныхъ измѣреній. Горы нигдѣ не имѣютъ крупныхъ вершинъ, выдвинутыхъ независимо отъ общаго окружающаго ихъ фундамента, такъ что и высшихъ точекъ горъ слѣдуетъ искать лишь по оси главнаго станового хребта. Въ центральномъ

раіонѣ Б. Хингана наивысшимъ подъемомъ является вершина, лежащая къ югозападу надъ Джедынскимъ перевалomъ, абсолютная высота которой достигаетъ 3700 фт. (высота Джедынскаго перевала равна 3270 фт).

Хребетъ Б. Хингана развивается на описанномъ участкѣ въ обѣ стороны не крутыми альпійскими отрогами, а длинными пологими аппарелями съ волнообразной поверхностью; гребни главныхъ отроговъ его образуютъ злѣсь линію, въ общемъ параллельную, или слегка склоняющуюся ко дну долинъ, причемъ высота гребней надъ долинами колеблется отъ 250 до 1000 фт..

Внѣ бассейновъ рр. Хайлара и Ялу нагорье Б. Хингана изслѣдовано весьма слабо. Абсолютная высота нагорья, повидимому, уменьшается къ сѣверу и увеличивается къ югу; ср. высота горной мѣстности, по которой протекаетъ Амуръ между п. Усть-Стрѣлочнымъ и Албазиномъ, исчисляется въ 1285 фт..

Направленіе отроговъ Б. Хингана довольно разнообразно; однако, вглядываясь въ ихъ расположеніе, можно подмѣтить нѣкоторую общую характерную ихъ черту, а именно: отроги отдѣляются отъ главнаго массива въ перпендикулярномъ направленіи, но затѣмъ, спустившись на 20—30 вер ниже, они круто изгибаются по монгольскому склону на сѣверъ, а по маньчжурскому на югъ, и въ средней своей части почти вездѣ тянутся параллельно Становому хребту; въ своихъ оконечностяхъ главные отроги образуютъ часто прямоугольный изломъ, который снова приводитъ ихъ въ направленіе, перпендикулярное къ линіи Станового хребта; эта колѣнчатая форма выражена особенно правильно среди западныхъ отроговъ, на восточномъ же склонѣ болѣе развитой является средняя часть, и боковые отроги тамъ обращаются въ тѣсный рядъ складокъ, составляющихъ рядъ отдѣльныхъ хребтовъ, параллельныхъ между собою и съ главной становой цѣпью.

Изъ отроговъ Б. Хингана, кромѣ хребта М. Хингань, о которомъ будетъ сказано ниже, изслѣдованы болѣе или менѣе слѣдующіе:

1) Водораздѣлъ рр. Кумары и Нонни, имѣющій скалистый и обрывистый характеръ съ отдѣльными высотами

до 2700 фт.. Между устьемъ Паири и среднимъ и нижнимъ теченіями Кумары онъ расплывается въ общую возвышенную, всхолмленную площадь до 1000 фт. высоты.

2) Водораздѣлъ рр. Добокули и Гань, отходящій отъ главнаго хребта въ сѣверозападномъ углу Мэргеньскаго фудутунства и имѣющій здѣсь въ ширину до 50 вер. Общее протяженіе его до р. Нонни равно 150 вер., причемъ во второй своей половинѣ онъ какъ-бы расщепляется долиной р. Аокенъ. Отрогъ придаетъ всей мѣстности горный характеръ, постепенно переходя на югѣ въ пологіе увалы. Высота отдѣльныхъ сопокъ достигаетъ 2800 фт. Отъ верховьевъ р. Аокенъ обѣ вѣтви отрога постепенно сглаживаются и принимаютъ степной характеръ.

3) Отроги Баримскій, служащій водораздѣломъ р. Ялъ и ея притока Хынъ голъ (Хэни) и Саратанскій, отдѣляющій р. Хынъ голъ отъ р. Іонь-голъ (Инь). Оба отрога направляются параллельно главному хребту и имѣютъ не менѣе 150—200 вер. протяженія; на перевалахъ отроги достигаютъ соотвѣтственно 2490 и 1370 фт. высоты.

Приблизительно въ средней своей части Баримская цѣпь на западъ ниспадаетъ наклонными покатостями, а на востокъ круто, обнажая обрывы и цѣлыя вершины, какъ напр. г. Будыръ и Ламасе, вблизи ст. Баримъ. Саратанская цѣпь имѣетъ волнистый характеръ, постепенно переходя въ землистые увалы, спускающіеся въ равнину Цицикара.

Изъ другихъ отроговъ необходимо упомянуть:

1) Хребетъ Якъ шань, служащій водораздѣломъ р. Ялъ и Чолъ и

2) гряду, отдѣляющуюся отъ Джедынскаго перевала къ западу и доходящую почти до Хайлара, протяженіемъ не менѣе 150—200 вер.

Склоны Б. Хингана покрыты густой чащей лѣса, особенно мощной на полувысотѣ подъема. Становой хребетъ большей частью покрытъ лиственницей; ниже идетъ крупный березнякъ и мелкій дубъ. Склоны отроговъ также покрыты дубомъ, а ближе къ долинамъ попадаются тополевые лѣса. Чаща лѣса и густыя заросли увеличиваются по мѣрѣ пониженія горныхъ уваловъ къ лощинамъ, оставляя послѣднія большею частью открытыми и поросшими рос-

кошными кормовыми травами. Лѣса покрываютъ оба склона Хинганскаго массива, но въ сторону Хулунбуирскаго плоскогорья они постепенно рѣдѣютъ и въ 100 приблизительно верстахъ отъ хребта совершенно исчезаютъ.

Густой покровъ растительности, свойственный широкой средней полосѣ Хинганскаго массива, на всемъ его протяженіи способствуетъ чрезвычайному скопленію влаги не только въ лощинахъ и въ долинахъ, но и на довольно крутыхъ склонахъ. Вслѣдствіе этого верхній слой земли представляетъ рыхлую, иногда тонкую поверхность, поднимающуюся по склонамъ горъ до ихъ вершинъ. На сѣверѣ массива попадаются зыбкія моховыя болота и торфяники, часто совершенно непроходимые. Тонкость грунта уменьшается по мѣрѣ протяженія массива къ югу и болота постепенно переходятъ въ заливные луга, покрытые высокой травой. Это обиліе воды, въ связи съ безпорядочно переплетающимися упавшими деревьями, зарослями, кустарниками и рыхлостью сравнительно тонкаго слоя черноземной почвы, является наиболѣе серьезнымъ препятствіемъ для передвиженія.

II. Поверхность къ востоку отъ Б. Хингана представляетъ собою пустынное плоскогорье съ главною покатостью съ сѣвера на югъ, имѣющее большею частью характеръ безводной и травянистой, а мѣстами и солончаковой степи.

Плоскогорье это постепенно понижается къ западу, къ р. Нонни, и обрывается рѣзко выраженными невысокими уступами въ долины рѣкъ Сунгари, Хулан-хэ, Тункен-хэ и въ систему р. Хуюра.

По мѣрѣ удаленія на сѣверовостокъ, мѣстность становится все болѣе всхолмленной и, наконецъ, переходитъ въ невысокія горы, поросшія по вершинамъ мелкимъ лиственнымъ лѣсомъ; эти горы являются отрогомъ М. Хингана и служатъ водораздѣломъ между системами верхняго Хуюра и Тункена.

Водораздѣльный кряжъ между Хуюромъ и Немеромъ (Намоту) также представляетъ отрогъ М. Хингана. Эти горы покрыты мягкой почвой и одѣты по вершинамъ лиственнымъ лѣсомъ, кое-гдѣ спускающимся и по скатамъ горъ.

Внутреннее пространство плоскогорія прорѣзано нѣсколькими довольно широкими долинами, изъ которыхъ заслуживаютъ вниманія:

1) Долина Набэй—Сонгин-гоуза, тянущаяся съ востока на западъ и сливающаяся съ равниною стенью, верстахъ въ 15-ти къ западу отъ хут. Ула-гэ-чэнъ.

2) Долина Си-гоуза, которая отъ д. Каушан-тунъ къ югозостоку тянется въ направленіи къ оз. Чинкэи-паузѣ и впадаетъ въ долину рѣки Хулан-хэ у д. Бэчи-тунъ.

Хребетъ М. Хинганъ является отрогомъ Б. Хингана и отъ горнаго узла Ильхури-Алинъ вплоть до параллели г. Благовѣщенска извѣстенъ подъ названіемъ «Ильхури-Алинъ».

Главный хребетъ Ильхури-Алина, считая отъ горнаго узла Б. Хингана, направляется въ первой своей половинѣ на сѣверовостокъ, а во второй—на юговостокъ и имѣетъ общее протяженіе около 300 вер.. Наибольшая абсолютная высота хребта достигаетъ свыше 3000 фт..

Весь склонъ хребта, обращенный къ бассейну Нонни, покрытъ обширными лѣсами лиственницы, ели, крупной строевой березы и дуба, мелкими подлѣсками тѣхъ же породъ и различными кустарниками.

Въ самомъ началѣ хребта Ильхури-Алина отъ него отдѣляется длинный и массивный отрогъ Добокули; отдѣльныя сопки его достигаютъ высоты 2800—2900 фт. и имѣютъ чрезвычайно крутые скаты, переходящіе иногда въ скалистые утесы болѣе 700 фт. высоты.

Второй крупный отрогъ хребта Ильхури-Алина, или вѣрнѣе цѣлая пустынная группа ихъ, служитъ водораздѣломъ р. Канни и истокомъ Нонни. Самый хребетъ представляетъ здѣсь ярко выраженную непрерывную цѣпь длинныхъ и массивныхъ сопокъ, тянущихся отъ верховьевъ Нонни въ южномъ направленіи. По мѣрѣ удаленія хребта на югъ, короткіе отроги переплетаются между собою и состоятъ то изъ пологихъ сопокъ, то изъ почти отвѣсныхъ утесовъ до 700 фт. высоты.

Таковъ общій характеръ въ данномъ раіонѣ всего предгорья главнаго хребта.

Вторая половина хребта Ильхури-Алина непосредственно сопровождаетъ р. Нонни и отличается массивными, но короткими отрогами. На высотѣ сліянія р. Нонни съ р. Канни хребетъ значительно понижается, и его пологіе увалы образуютъ превосходные заливные луга. Приближаясь же къ бассейну р. Калоръ, хребетъ снова повышается, отдѣляя внутрь страны рядъ крупныхъ отроговъ.

Всѣ отроги Ильхури-Алина имѣютъ колѣнчатую форму, сходную съ западными отрогами Большого Хингана, но менѣе правильную. Общею характерною особенностью ихъ является постепенное возрастаніе горизонтальнаго и вертикальнаго измѣреній, считая отъ первоначальнаго отдѣленія до средины ихъ протяженія. Вслѣдствіе этого въ сторонѣ отъ хребта иногда можно встрѣтить отдѣльныя высоты, превосходящія главный хребетъ. Растительный покровъ на нихъ тотъ же, что и на главномъ хребтѣ, и переходитъ съ сѣвера на югъ отъ гигантской лиственницы и ели къ крупной березѣ, чахлому дубняку и кустарникамъ. По дикости характера, горная система Ильхури-Алина превосходитъ всѣ другія горныя мѣстности Хэй-лунъ-цзянской провинціи.

На дальнѣйшемъ своемъ протяженіи, вплоть до Екатерино-Никольской станицы, восточные и сѣверные края разсматриваемаго хребта слѣдуютъ параллельно теченію р. Амуру, и самый хребетъ носитъ названіе М. Хингана.

Сѣверные и восточные края М. Хингана или опускаются болѣе или менѣе крутыми скатами въ самое русло рѣки, или отстоятъ отъ него иногда верстъ до 6—7, образуя низменныя полосы надпльнаго берега. Къ югу М. Хинганъ спускается въ долину р. Сунгари, держась по большей части на весьма значительномъ разстояніи отъ русла рѣки. Крайніе пологіе уступы его оканчиваются здѣсь приблизительно на одной параллели, за исключеніемъ пространства между притоками Сунгари, Таунъ-бира (р. Тунь) и Хулан-хэ, гдѣ пологія предгорія значительно выдвинулись къ югу, образовавши большой отротъ. Западный край М. Хингана между станціями Нинянь-чжанъ и Лаха-чжанъ (Цицикаръ-Мэргеньскаго тракта) тянется въ видѣ прерывчатыхъ увaловъ еще въ довольно значительномъ разстояніи

отъ р. Нонни, но версты за 2 предъ Лаха-чжаномъ увалы эти становятся замѣтно выше, круто приближаются къ рѣкѣ и далѣе до самаго Мэргеня непрерывно слѣдуютъ въ недалекомъ разстояніи отъ русла. У Мэргеня предгорія имѣютъ видъ пологихъ возвышенностей, которыя только верстахъ въ 20—25 къ востоку постепенно переходятъ въ невысокія горы.

Такимъ образомъ, массивъ Малаго Хингана наполняетъ собой громадное пространство, окружаемое рр. Амуромъ, Сунгари и Нонни. Ширина его между г. Мэргенемъ—(на Нонни) и мѣст. Ту-чжанъ—(на Амурѣ близъ Айгуна) можетъ быть принята равной 150—175 верстамъ.

Къ сѣверу отъ линіи Мэргень—Айгунъ ширина нагорья остается приблизительно въ тѣхъ же размѣрахъ, но по мѣрѣ удаленія къ югу, горная область быстро и сильно расширяется и достигаетъ не менѣе 500 вер. ширины (по параллели Нонни отъ Екатерино-Никольской станицы на Амурѣ).

Изъ отроговъ М. Хингана необходимо отмѣтить лишь небольшую западную группу отъ начала хребта до истоковъ Хэлоръ (р. Король) и южныя оконечности отроговъ, служащихъ водораздѣломъ рр. Хулунь, Балань и Тунь. Самые длинные изъ западныхъ отроговъ—это водораздѣлы рр. Мыло—Король и Сыано—Монахе. Первый отходитъ отъ хребта въ южномъ направленіи, но вскорѣ поворачиваетъ на востокъ и тянется около 100 верстъ. Къ рѣкѣ Монахе онъ обрывается рядомъ скалистыхъ утесовъ въ 200—300 фт. высоты. Средняя его часть и склонъ къ Нонни мѣстами совершенно обнажены отъ лѣса, въ другихъ же мѣстахъ преобладаетъ жидкій дровяной лѣсъ дуба, березы и кустарниковъ. Второй выдающійся отрогъ—водораздѣлъ рр. Сыано-Монахе тянется на западъ отъ хребта на протяженіи 30 верстъ и состоитъ изъ небольшихъ сопокъ, ниспадающихъ къ Цицикаръ-Айгунскому тракту скалистыми обрывами въ 200—350 фт. высоты.

Большой научный интересъ представляетъ въ этой части Малаго Хингана вулканическая область, носящая маньчжурское названіе «Уюнь-холдонги» (9 холмовъ).

Эта область обнажена отъ лѣсовъ, и только въ немногихъ мѣстахъ имѣются мелкія поросли березы и чахлаго дуба.

Изъ южныхъ предгорій второй половины Малаго Хингана изслѣдованы развѣтвленія крупнаго его отрога Фынъ-шуй-линъ, служащаго водораздѣломъ верхняго теченія рр. Хулань и Тунь. Изъ нихъ горная группа Хэй-шань отходитъ на юго-западъ черезъ высоты Улунь-шань и Кинню-шань и затѣмъ направляется на югъ до д. Лао-сычжанъ. Участокъ, заполненный этой группой, представляетъ холмистую труднодоступную мѣстность съ многочисленными оврагами и балками и покрытъ крупнымъ лѣсомъ. Горная группа Цинь-шань отходитъ отъ Фынъ-шуй-лина къ востоку и сѣверо-западу и служитъ водораздѣломъ рр. Баланъ и Сунгари. Она почти вся покрыта лѣсомъ и малодоступна, за исключеніемъ плодородной и возлѣлянной долины р. Муланьда. Хребетъ Тардалинъ составляетъ восточный отрогъ Фынъ-шуй-лина, имѣетъ много мелкихъ развѣтвленій и также покрытъ крупнымъ и густымъ лѣсомъ.

Кромѣ этихъ отроговъ Фынъ-шуй-лина, на сѣверной окраинѣ Сунгарійской долины есть нѣсколько обособленныхъ горныхъ группъ.

Ниже впаденія въ Сунгари р. Тунь лѣсистые и короткіе отроги Малаго Хингана подходятъ къ рѣкѣ на 25—30 верстъ и лѣтомъ почти недоступны, вслѣдствіе своего крайне пересѣченнаго характера и вязкости грунта.

III. Пространство между долинами рр. Сунгари и Уссури съ одной стороны, Кореей и Ляодуномъ—съ другой, наполнено горной страной, извѣстной подъ именемъ *Чан-бо-шаньской горной системы*, получившей свое названіе отъ значительнаго горнаго массива, который считается становымъ его хребтомъ и издавна извѣстенъ подъ названіемъ *Чан-бо-шань*. Имѣя общее направленіе съ западо-юго-запада къ востоку-сѣверо-востоку, этотъ кряжъ, вмѣстѣ съ отходящими отъ него отрогами, составляетъ водораздѣлъ между бассейномъ Сунгари съ одной, и бассейнами Тумень-ула, Ялу-цзянъ и Ляохэ съ другой стороны, чѣмъ и дѣлитъ Маньчжурію на двѣ противоположныя покатости: сѣверную и южную. Наибольшаго поднятія Чанъ-бо шань-

ская система достигаетъ въ вершинѣ становой цѣпи, именуемой по-китайски Бай-тоу-шань, а по-корейски Пактусань; эта вершина является вмѣстѣ съ тѣмъ вообще наиболѣе крупнымъ возвышеніемъ въ рельефѣ всей Маньчжуріи.

Байтоу-шань играетъ роль какъ бы узла, соединяющаго нагорье Маньчжуріи съ нагорьемъ Корейскимъ. Къ югу отъ него отдѣляется массивный горный кряжъ, направляющійся въ предѣлы Сѣв. Кореи, а къ западу и сѣверовостоку указанный выше Чан-бо-шаньскій хребетъ.

Къ сѣверу отъ г. Пактусанъ, примѣрно на протяженіи 60 верстъ, становой хребетъ Чан-бо-шаня слѣдуетъ въ сѣверномъ направленіи, но затѣмъ, отъ горнаго узла Чиншанза, развѣтвляется, причемъ одна его вѣтвь, извѣстная подъ названіемъ *Хэ-шань*, имѣетъ направленіе къ сѣверовостоку и является естественнымъ продолженіемъ станового хребта, а другая вѣтвь—*хреб. Инно*, сворачиваетъ къ сѣверо-сѣверозападу, сохраняя это направленіе на протяженіи около 120 вер., а затѣмъ сворачиваетъ къ сѣверо-сѣверовостоку, неся на различныхъ участкахъ различныя названія.

Въ сѣверной половинѣ нагорья горы Чан-бо-шаня группируются въ три большія гряды: 1) *восточную*—къ востоку отъ р. Мудань-цзянъ съ одной и рр. Тумень-ула, Та-Суйфунъ и Уссури съ другой стороны: гряда эта не имѣетъ общаго имени и въ сѣверовосточной своей части извѣстна подъ названіемъ *Кентэй-алинъ*: 2) *среднюю* или *Сяо-бо-шань*, между рр. Сунгари и Мудань-цзянъ, и, наконецъ, 3) *западную*—къ западу отъ р. Сунгари, носящую названіе *Кулэ* и являющуюся продолженіемъ хребта *Сахалянъ*.

Восточная гряда выдѣляется своими значительными поперечными размѣрами. Это громадная горная страна, протяженіемъ отъ югозапада къ сѣверовостоку въ 700, а отъ сѣверозапада къ юговостоку болѣе 200 вер.; становой хребетъ ея является продолженіемъ хр. Инно.

На различныхъ участкахъ становому хребту Инно присвоены различныя названія: такъ, въ мѣстѣ пересѣченія его дорогой, ведущей изъ Омосо въ Хунъ-чунъ, онъ извѣстенъ подъ названіемъ *Харбалинъ*, которое далѣе къ

сѣверу, между городами Хунъ-чунъ и Нингута измѣняется въ *Лоэ-линъ*. Къ юговостоку отъ Нингуты происходитъ раздѣленіе хребта на два отрога: одинъ, подъ именемъ *Чанлин-цза*, проходитъ между правыми притоками Мудань-цзяна и Муренью и далѣе начинаетъ называться *Кентэйскимъ хребтомъ;* другой, сохраняя то же названіе *Лоэ-линъ*, служитъ водораздѣломъ между системами Мурени и Та-Суйфуна и, на сколько можно судить по направленію рѣкъ, примыкаетъ затѣмъ къ такъ называемому *Пограничному хребту*. Послѣдній отъ мѣста встрѣчи направляется къ сѣверовостоку, составляя какъ бы продолженіе Лоэ-лина и кончается у сѣверозападнаго угла оз. Ханка.

Черезъ *хребетъ Нино*—пзслѣдованы слѣдующіе перевалы:

1) Перевалъ Вожилинъ (абс. выс. 2870 фт.), на тропѣ, соединяющей долину р. Тумень-ула съ верховьями р. Сунгари.

2) Перевалъ Харбалинъ (абс. выс. 2014 фт.), на дорогѣ Хунъ-чунъ—Гиринъ.

Хр. Харбалинъ представляетъ невысокое плоскогорье, разрѣзанное въ своей западной части долинами рр. Сунгоухэ и Тугоуцзы.

Перевалы черезъ хр. Харбалинъ: а) Лоторгоулинъ и б) Угединзалинъ.

Къ юговостоку, въ уголъ между рр. Болохэтунь и Гайхэ, Харбалинскій хребетъ отбрасываетъ отъ себя отрогъ, пересѣкаемый по перевалу Мяолинъ дорогой Нингута—Титасо. Перевалъ Мяолинъ (абс. выс. 1748 фт.) отличается крутыми скатами, а гребень его покрытъ густымъ лиственнымъ лѣсомъ

Тотъ же хребетъ, южнѣе перевала Мяолинъ на той же дорогѣ, а также на обходномъ пути изъ Титасо на Хунъ-чунъ, образуетъ перевалы Янтунлинъ, Сяолинлинъ —незатруднительные для движенія.

Хребетъ Лоэ-линъ пересѣкается дорогой Хунъ-чунъ — Нингута, пролегающей черезъ перевалъ Лоэ-линъ (относит. выс. 1155 фт.), представляющій довольно узкую горизонтальную площадку, покрытую преимущественно лиственнымъ лѣсомъ и раздѣленную неглубокимъ оврагомъ на двѣ части одинаковой высоты.

Кромѣ хребтовъ Чанлин-цза и Лоэ-линъ на поверхности нагорья выдѣляются еще хребты *Тунгоулинъ* и *Ванлунгоу*; первый, являясь продолженіемъ хребта Лоэ-линъ, слѣдуетъ параллельно правому берегу р. Мурень и, заканчиваясь у сѣв.-западной оконечности оз. Ханка, носитъ въ сѣверной своей половинѣ названіе хребта *Пограничнаго*, а хр. Ванлунгоу отдѣляется отъ хр. Лоэ-линъ къ сѣверу-сѣверовостоку и служитъ водораздѣломъ рѣкъ Сяо-Суйфунъ и Та-Суйфунъ.

Абсолютная высота означенныхъ хребтовъ, въ мѣстахъ пересѣченія ихъ дорогой, ведущей изъ Нингуты въ ст. Полтавку, слѣдующая: для Ванлунгоу—3615 фт., для Лоэ-лина —3544 фт. и для Чанлин-цзы—3552 фт..

Большая часть всей этой площади покрыта лѣсомъ, преимущественно дубовымъ, безъ зарослей, но съ массой бурелома.

На разсмотрѣнныхъ хребтахъ, кромѣ указанныхъ переваловъ, извѣстны еще слѣдующіе: 1) *черезъ хребетъ Чанлинцзы*:—а) перевалъ на желѣзной дорогѣ у ст. Тайшинъ-линъ. б) на вьючномъ пути изъ Нингуты черезъ д. Нейца на ст. Мурэнь: 2) *черезъ хребетъ Тунгоу-линъ*:—а) перевалъ между долинами рр. Ялу-нагды-хэ и Шахэза въ наиболѣе суженной части хребта (абс. выс. 1764 фт.); б) сѣвернѣе предыдущаго, на пути отъ золотыхъ Сяо-Суйфунскихъ пріисковъ, долиной р. Тунгоу-хэ въ Монюхэ (абс. выс. 1953 фт.); в) на почтовомъ трактѣ изъ Санчагоу въ г. Нингуту (абс. выс. 3544 фт.); г) на желѣзной дорогѣ у ст. Цайнагоу: д) на пути, идущемъ вдоль желѣзной дороги отъ разъѣзда Тифенбахъ на ст. Мурэнь.

Продолженіемъ хребта Тунгоу-линъ является Пограничный хребетъ; отъ этого хребта отдѣляется хребетъ Чангоулинъ, составляющій водораздѣлъ рр. Ташухэза и Холин-цзы. Въ мѣстѣ соединенія этихъ двухъ хребтовъ, Пограничный хребетъ состоитъ изъ ряда цѣпей, почти одинаковой высоты, имѣющихъ разныя направленія и раздѣленныхъ глубокими ущельями, почти съ отвѣсными боками. Всѣ эти горы имѣютъ округленную форму съ плоскими болотистыми вершинами и покрыты рѣдкимъ лиственнымъ лѣсомъ. Чѣмъ далѣе къ сѣверовостоку, тѣмъ болѣе Погра-

ничный хребетъ понижается, протягиваясь параллельно р. Мурэнь.

Хребетъ Ваилун-гоу имѣетъ слѣдующіе важнѣйшіе перевалы:

1) Самый низкій (абс. выс. 1603 фт.) въ мѣстѣ пересѣченія съ желѣзной дорогой (между ст. Сяо-Суйфунъ и Гродеково).

2) Двѣ сѣдловины (абс. выс. 1845 фт. и 1693 фт.), сѣвернѣе указаннаго перевала.

3) Рядъ сѣдловинъ (абс. выс. 2000—2438 фт.) южнѣе послѣднихъ.

4) Перевалъ (абс. выс. 2037 фт.) на пути Полтавская—Нингута; южный его склонъ разрѣзанъ ущельемъ ручья и крутъ.

5) Другой перевалъ (абс. выс. 2478 фт.) на дорогѣ изъ ст. Полтавской черезъ ф. Тунгоухэ къ ст. Сяо-Суйфунъ.

Восточные и южные скаты хр. Ваилунгоу падаютъ крутыми скалистыми утесами; спускающіяся съ этихъ скатовъ рѣчки имѣютъ горный характеръ и текутъ въ глубокихъ ущельяхъ съ крутыми скалистыми берегами.

Западные и сѣверные скаты, наоборотъ, разрѣзаны широкими пологими долинами и мѣстами покрыты кочковатыми болотами.

Отъ хр. Ваилунгоу къ сѣверу отдѣляется отрогъ, заполняющій пространство между рр. Сяо-Суйфунъ, Бадаохэцзы и Пріисковой падью, образующій перевалъ на дорогѣ Бадаохэцзы—Сандаганцза (абс. выс. 1840 фт.).

Хр. Кентэй-алинъ является продолженіемъ станового хребта Чан-бо-шаня къ сѣверу отъ хр. Чанлинцзы и состоитъ изъ ряда тянущихся въ сѣверовосточномъ направленіи горныхъ цѣпей, которымъ китайцами присвоены различныя наименованія. Высота Кентэйскаго нагорья, какъ абсолютная, такъ и относительная, вообще незначительна. Къ сѣверу отъ основного кряжа, направляющагося вдоль р. Нора, отвѣтвляется небольшой отрогъ, который проходитъ между верховьями бассейновъ Нора и Вукон-хэ и соединяется съ другимъ значительнымъ кряжемъ, который тянется вдоль праваго берега Сунгари и Амура.

Вершины хребтовъ въ Кентэй-алинѣ покрыты сосновымъ лѣсомъ; всѣ же менѣе значительныя высоты или безлѣсны или поросли мелкорослыми лиственными породами.

Отроги станового хребта Чан-бо-шаньской горной системы:

а) *Хр. Хэ-шань* идетъ отъ узла Чишиланза къ сѣверо-востоку въ видѣ горнаго массива (абс. выс. около 3000 фт.), покрытаго густымъ лѣсомъ, пересѣкая дороги, связывающія долины р. Болохэ-тунь и Тумень-ула.

Своими отрогами хребетъ заполняетъ пространство между правыми притоками р. Хай-лань и лѣвыми р. Тумень-ула. На лѣвый берегъ р. Болохэ-тунь хр. отбрасываетъ два отрога—Дендолинъ и Цуй-гоу-за-линъ,—пересѣкающіе южную вѣтвь направленія Хун-чунъ—Гиринъ.

Черезъ главный кряжъ хр. Хэ шань извѣстны слѣдующіе перевалы:

1) Сыдагоу-линъ (отн. выс. 200 фт.)—на тропѣ изъ г. Мусанъ мимо горы Ню-синь-шань въ долину р. Сандагоу. Дорога, проходящая черезъ этотъ перевалъ, представляетъ сплошное лѣсное дефиле, заваленное камнями, доступное только для вьюковъ.

2) Каули-вай-за-линъ (отн. выс. 1050 фт.)—на тропѣ изъ д. Монбани (въ долинѣ р. Тумень-ула) въ долину рр. Сундагоу и Сыдагоу; подъемъ и спускъ круты и покрыты дремучей тайгой.

3) Безымянный (отн. выс. 350 фт.)—на тропѣ изъ долины р. Тумень-ула въ долину р. Людагоу,—восточнѣе предыдущаго; подъемъ и спускъ совершенно не разработаны.

4) Проходъ Шимыпза (абс. выс. 1176 фт.)—на дорогѣ изъ г. Онь-сенгъ въ долину р. Болохэ-тунь (д. Тунфасы) или къ перев. Вожилинъ,—представляетъ лучшее и кратчайшее соединеніе долинъ рр. Тумень-ула и Хай-лань.

б) *Хр. Мухдехэнь* является восточнымъ отрогомъ хр. Лоэ-линъ и представляетъ собою скалистый, обрывистый кряжъ, изрѣзанный оврагами, труднодоступный съ юга (со стороны Хунчунскаго фудутуйства).

Отроги: 1) *хр. Пан-линъ* (абс. выс 950 фт.), пересѣкаетъ дорогу Хун-чунъ—Нингута; скатъ со стороны Хун-чуна безлѣсенъ, но труденъ; со стороны г. Гирина покрытъ лѣсомъ и положе.

2) *Хр. Гаолилинъ* образуетъ два перевала на дорогахъ: Хунъ-чунъ—Гиринъ (абс. выс. 1614 фт.) и Хунъ-чунъ—Нингута (абс. выс. 1862 фт.); относительная высота перевaловъ не превышаетъ 900—1000 фт.; оба перевала лѣсисты и круты.

Пограничные отроги хр. Мухдехень состоятъ изъ невысокихъ, часто пологихъ увaловъ, повидимому известковой породы, покрытыхъ роскошными пастбищами и мелкимъ кустарникомъ, а болѣе высокіе—крупнымъ лѣсомъ.

в) *Хр. Сяо-ба-шань* (или Джанъ-гуань-цай-линъ) отвѣтвляется отъ станового хребта Чан-бо-шаня верстахъ въ 120 къ сѣверу отъ г. Пактусанъ. Въ началѣ этотъ хребетъ тянется къ западу, огибая дугой верхнее теченіе р. Муданцзянъ, затѣмъ круто сворачиваетъ къ сѣверу и тянется въ этомъ направленіи внизъ до сліянія рѣкъ Сунгари и Муданцзянъ, заполняя своими отрогами большую часть площади между указанными рѣками. Вершина хребта — Джанъ-гуань-цай-линъ имѣетъ характеръ большого плоскогорья, покрытаго лиственнымъ и хвойнымъ лѣсами.

Хребетъ вообще отличается крутизною, лѣсистостью и болотистостью какъ своихъ скатовъ, такъ и вершинъ.

Хр. Сяо-ба-шань пересѣкаетъ: 1) желѣзную дорогу между Хэнъ-дао-хэцзы и Шиту-хэза, 2) Нингутинско—Гиринскій трактъ, 3) дорогу Гиринъ—Одунченъ (въ двухъ мѣстахъ), 4) тропу Одунченъ—Дьяпигоу; кромѣ сего образуетъ рядъ перевaловъ своими восточными отрогами на дорогѣ Нингута—Омосо, а западными на дорогѣ Гиринъ—Сашунь—Дьяпигоу.

Уголъ между р. Эрдо-дзянъ и его притокомъ Фуэр-хэ заполненъ отрогами хребта съ сильно лѣсистымъ перевaломъ Хуан-ми-хэза-линъ (абс. выс. 2674 фт.)—на дорогѣ Дьяпигоу—Одунченъ.

г) *Хр. Лоэ-линъ* тянется параллельно хребту Сяо-ба-шань, въ разстояніи 1—2 переходовъ западнѣе его, считая по Нингутинско—Гиринскому тракту, образуя на этой дорогѣ западнѣе д. Лафазанъ перевалъ Лоэ-линъ.

Этотъ хребетъ, повидимому, связывается съ хр. Сяо-ба-шань поперечнымъ кряжемъ, гдѣ-либо сѣвернѣе упомянутаго тракта. При этомъ хребетъ пересѣкаетъ: 1) Нин-

гутинско-Гиринскій трактъ (абс. выс. 2177 фт.), 2) дорогу Гиринъ—Одунченъ, 3) рядомъ своихъ западныхъ и юго-западныхъ отроговъ ту же дорогу въ нѣсколькихъ (пяти) мѣстахъ, а равно дорогу Гиринъ—Сашунь.

Общее направленіе главнаго кряжа меридіональное, причемъ къ р. Сунгари онъ подходитъ между рр. Шашихэ и Хошашихэ и, повидимому, переходитъ здѣсь на лѣвый ея берегъ.

Хр. Лоэ-линъ покрытъ мѣшаннымъ лѣсомъ, рѣдѣющимъ по мѣрѣ приближенія къ западу.

Отроги хребта Лоэ-линъ имѣютъ большею частью югозападное направленіе и служатъ водораздѣлами правыхъ притоковъ р. Сунгари.

Изъ нихъ одинъ отрогъ, служащій водораздѣломъ рр. Эхэ-мухэ и Я-мухэ, образуетъ на дорогѣ Гиринъ—Тіохо три перевала: Ситинлинъ (абс. выс. 1680 фт.), Сыдагоулинъ (абс. выс. 1750 фт.) и Ямулинъ, еще большей высоты. Этотъ отрогъ заканчивается у р. Сунгари вершиною высоты 2797 фт., съ весьма крутыми скатами.

Другой отрогъ хр. Лоэ-линъ образуетъ на дорогѣ Гиринъ—Тіохо перевалы: Яолинъ (абс. выс. 1267 фт.), Хоулинъ (1547 фт.), Мяолинъ (1134 фт.).

Изъ сѣверозападныхъ отроговъ хребта Лоэ-линъ выдѣляются три: *Тачиншанъ*, *Тачиндинза* и *Моу-тхенлинъ*; первый изъ нихъ тянется сѣвернѣе желѣзной дороги, второй южнѣе, а хр. Моу-тхенлинъ раздѣляетъ верхнія теченія р. Лялин-хэ и ея притока Монюхэ, лежитъ внѣ важнѣйшихъ дорогъ, болотистъ, крутъ, дикъ и лѣсистъ.

Совершенно отдѣльную отъ хр. Лоэ-линъ горную площадь представляютъ *Пинчжоускія сопки*, расположенныя на площади въ 5000 кв. верстъ между р. Сунгари (на сѣверѣ), рр. Майхэ, Кадахэ и Танюхэ (на востокѣ), р. Монюхэ (на югѣ) и условной линіей Палянзы—Ажехэ—Пинчжоу (на западѣ).

Вся эта система горъ состоитъ изъ отдѣльныхъ вершинъ или хребтовъ, населенныхъ, воздѣланныхъ и легко проходимыхъ. Исключеніе составляютъ два хребта *Танхуалаза* и *Таіоулинъ*.

Оба хребта, при общемъ направленіи съ запада на востокъ, отдѣляются долинами рр. Ліушухэза и Чауянхэ, и между ними проходитъ дорога изъ г. Маенхэ—Кайди на г. Пинчжоу.

Поперечныхъ дорогъ черезъ эти хребты не найдено. Высота хребтовъ рѣзко выдѣляется изъ окружающихъ горъ; предгорья ихъ, покрытыя тайгой и болотами, придаютъ самимъ хребтамъ впечатлѣніе необитаемости.

Западная гряда Чан-бо-шанъ. Хр. Кулэ является продолженіемъ хр. Сахалянъ, пролегающаго въ южной половинѣ Чан-бо-шаньскаго нагорья. Хр. Кулэ начинается у вершины Чинтинза, близъ истоковъ р. Итунхэ, и идетъ къ сѣверовостоку, представляя чрезвычайно ломаную линію, дающую массу отроговъ къ сѣверу и югу.

Хребетъ служитъ водораздѣломъ системы рѣкъ Сунгари и Ляохэ, тянется сперва параллельно притоку Сунгари—р. Хуайфацзянъ, а затѣмъ, отъ впаденія его въ Сунгари, параллельно послѣдней и заканчивается у излучины Сунгари къ сѣверозападу отъ Гирина.

Отъ хребта Кулэ у перевала Тайшинлинъ отдѣляется *хр. Маянь*, отъ котораго, на высотѣ перевала Пенахузалинъ, отходитъ хр. *Салунь* въ сѣверномъ направленіи; самый же хр. Маянь направляется на востокъ на пер. Пенахузалинъ и Пинлинъ, и далѣе на сѣверовостокъ черезъ перевалы Чинлинъ и Майхэлинъ.

Хр. Кулэ по своимъ гребнямъ поросъ лѣсомъ, а нижняя часть его склоновъ покрыта преимущественно кустарникомъ.

Южные отроги хр. Кулэ. Отъ хр. Кулэ къ югу отдѣляются отроги, составляющіе водораздѣлы главныхъ притоковъ р. Хуйфацзянъ: 1) между рр. Ландзы-хэ и Таншн-хэ, образующій въ серединѣ небольшую по относительной высотѣ горную страну съ вершиной Таланшань, 2) между рр. Хулан-хэ и Ташахэ.

Сѣверные и западные отроги хр. Кулэ имѣютъ чрезвычайно ломаное направленіе, отличаются незначительной высотой и заполняютъ пространство между дорогами Гиринъ—Мошань и Мандаринской, понижаясь по мѣрѣ приближенія къ этой послѣдней.

Отроги эти пересѣкаютъ Мандаринскую дорогу, протягиваясь даже до р. Сунгари между устьями рр. Алунхэ и Мушихэ.

Отдѣльно отъ разсмотрѣнныхъ хребтовъ стоятъ 2 хребта:

1) *Хулань-хада* тянется отъ м. Итунхэмынь до западной Бодунэ—Гиринской дороги, пересѣкаясь дорогами изъ г. Гирина на Куань-чен-цзы и образуя узкое горное дефиле между двухъ крутыхъ вершинъ на дорогѣ Шуаняпъ—Фаннюй-коу.

2) Горы *Таши-тынза-линъ* заполняютъ пространство между рр. Алунхэ, Мушихэ и Сунгари, образуя небольшую горную страну съ массой пересѣкающихся хребтовъ и узкихъ долинокъ.

В о д ы.

в) Рѣки.

Р. Сунгари. Р. Сунгари, самый значительный изъ притоковъ Амура, беретъ начало изъ озера Нейшан-ху (Пейхо) и достигаетъ въ длину до 1800 верстъ. Протекая на значительномъ протяженіи и принимая большое количество притоковъ, эта рѣка образуетъ обширный водный бассейнъ, орошающій почти $^3/_4$ пространства Маньчжуріи и часть Монголіи; площадь этого бассейна исчисляется, приблизительно, въ 506.780 кв. верстъ.

Площадь Сунгарійскаго бассейна ограничена—хребтомъ Большимъ Хинганомъ на западѣ, горами Ильхури-Алинъ на сѣверѣ, Малымъ Хинганомъ и Даусэ-Алинъ на сѣверо-востокѣ, хребтомъ Кентэй-Алинъ на востокѣ и горами Чан-бо-шань съ его отрогами на югѣ, юго-западѣ и юго-востокѣ.

Направленіе теченія рѣки Сунгари образуетъ исходящій уголъ при впаденіи р. Нонни, обращенный на западъ, причемъ отъ истока до Нонни рѣка имѣетъ общее направленіе съ юго-востока на сѣверо-западъ и отъ Нонни до устья—съ юго-запада на сѣверо-востокъ. Верхняя половина рѣки болѣе извѣстна подъ именемъ Сун-хуа-дзянъ, а за нижней ея частью утвердилось данное ей русскими названіе Сунгари.

Для удобства описанія и оцѣнки свойствъ рѣка Сунгари можетъ быть раздѣлена на три части: 1) *верхнее* теченіе отъ сліянія истоковъ до Нонни; 2) *среднее*—отъ устья Нонни до устья Мудан-цзяна и 3) *нижнее*—отъ устья Мудан-цзяна до впаденія въ Амуръ.

1) *Верхнее теченіе Сунгари.* Верхній участокъ Сунгари образуется изъ сліянія двухъ горныхъ рѣкъ—То-до-дзяна и Эрл-до-дзяна. Обѣ эти рѣки имѣютъ начало на склонахъ плоскогорья Пэй-шана, причемъ То-до-дзянъ вытекаетъ изъ оз. Пейшан-ху. Протекая по мѣстности гористой, среди узкихъ ущелій и скалъ, рѣки эти имѣютъ большое паденіе и значительную скорость теченія, т.-е. чисто горный характеръ.

Верхнее теченіе Сунгари (или Сун-хуа-дзянъ), находящееся въ предѣлахъ Ср. Сунгарійской котловины, какъ по характеру рельефа мѣстности, такъ и по своимъ свойствамъ подраздѣляется на два участка: а) горный участокъ отъ истока до „Ивовой изгороди" и б) равнинный участокъ отъ „Ивовой изгороди" до устья Нонни.

Верхнее теченіе Сунгари имѣетъ общее направленіе съ юго-востока на сѣверо-западъ. Наибольшее уклоненіе отъ общаго направленія представляетъ горный участокъ, имѣющій сѣверо-западное направленіе, такъ что въ пунктѣ пересѣченія рѣки съ „Ивовой изгородью" образуется какъ бы исходящій уголъ, обращенный къ сѣверу. Длина верхняго теченія, отъ сліянія То-до-дзяна и Эрл-до-дзяна до Нонни, опредѣляется въ 534 версты.

а) Длина горнаго участка рѣки отъ сліянія истоковъ до „Ивовой изгороди" равна 339 вер..

Средняя ширина этого участка до г. Гирина—50—70 саж. Ниже Гирина обычная ширина рѣки при среднемъ уровнѣ около 150 саж.; въ половодье же она на значительныхъ пространствахъ доходитъ до 1 вер..

Средняя глубина на фарватерѣ выше Гирина равна—5—7 фт.. ниже послѣдняго—10—14 фт.; въ болѣе глубокихъ мѣстахъ она доходитъ до 17 фт.. Перекаты имѣютъ нормальную глубину 2—3 фт., но въ мелководье нѣкоторые изъ нихъ обмелеваютъ до одного фута глубины. Подобное мелководье тѣмъ затруднительно, что при каменистомъ днѣ на протяженіи отъ истока до Гирина на пере-

катахъ попадается много камней, подводныхъ и надводныхъ, достигающихъ большихъ размѣровъ.

Скорость теченія непостоянна и колеблется на плесахъ въ предѣлахъ отъ 2 до 6 фт. въ секунду; на перекатахъ скорость около 6 фт. въ сек. Въ полную воду теченіе стремительно и равно 5 фт. въ сек., а въ узкихъ мѣстахъ и порогахъ превышаетъ 6—7 фт. въ сек..

Русло рѣки, несмотря на значительную амплитуду колебанія паводковъ, достигающую отъ 2,5 до 3,5 саж.. и на быстрое и бурное движеніе этихъ паводковъ, мало мѣняется. Оно заключено на значительномъ протяженіи своего теченія въ узкую горную долину съ каменными отвѣсными стѣнами.

Острова встрѣчаются рѣдко. Возлѣ гор. Улугай и мѣстности Байкитунь рѣка разбивается островами на протоки, достигая въ ширину между крайними рукавами до 7 вер..

Дно рѣки до Гирина—каменистое, причемъ камни, возвышаясь надъ водой на различную, нерѣдко значительную высоту, представляютъ опасность для судоходства. Ниже Гирина дно рѣки по преимуществу состоитъ изъ гальки разной величины. Въ тиховодныхъ мѣстахъ галечное основаніе дна наслаивается отложеніями песка.

Горная долина Сун-хуа-дзяна до начала Гиринской равнины имѣетъ различную широту, которая колеблется между 0,5 и 1,5 вер.. Ниже Гирина долина рѣки значительно шире. Нагорные берега ея только изрѣдка приближаются къ руслу рѣки, а обыкновенно слѣдуютъ въ значительномъ удаленіи отъ него, образуя долину шириной отъ 4 до 10 вер.. Прирѣчныя высоты здѣсь постепенно теряютъ характеръ горъ и переходятъ въ возвышенныя террасы. На правомъ берегу эта перемѣна происходитъ близъ гор. Фатахамыня, находящагося отъ рѣки въ разстояніи 7 вер.; на лѣвомъ берегу горная гряда оканчивается у р. Сяо-мошихэ. Далѣе уже долина рѣки ограничена террасой, постепенно удаляющейся отъ русла.

Командованіе нагорныхъ береговъ долины перемѣнное, но ниже р. Яму-хэ почти всюду командуетъ правый нагорный берегъ. Скаты долинъ, обрываясь лишь мѣстами

въ рѣку утесами, вообще доступны для движенія пѣхоты. Ниже г. Гирина преобладаютъ надольные берега.

Начиная отъ д. Даингоу-коуза до г. Гирина на рѣкѣ имѣется много бродовъ. На 35 перекатахъ между этими пунктами глубина, большею частью, не превышаетъ 2—3 фт., и только лишь на трехъ изъ нихъ (между д. Молочинъ-коуза и д. Калафанза) доходитъ до 4—4,5 фт..

Паромныхъ переправъ на этой части рѣки не встрѣчается. Населеніе для переправъ пользуется челноками. Изъ мѣстныхъ плоскодонныхъ лодокъ могутъ быть устроены паромы. Паромъ изъ двухъ такихъ лодокъ поднимаетъ грузъ до 200 пуд.. Ниже г. Гирина паромныя переправы существуютъ: 1) у Гирина—6 паромовъ; 2) по одному парому у д. д. Тунь-шань-цза, Кауцынь, Мишиходжанъ, Улагай-шань-чуанкоу (на дорогѣ Гиринъ—Бодунэ); 3) два парома у д. Сяочуанкоу; 4) по одному парому у д. д. Лайцитунь, Динджовайза, Лэнпопъ, Похэтунь, Силоня, Чинза, Хон-ю-дэнъ. Кромѣ парома у д. Похэтунь, состоящаго изъ двухъ китайскихъ лодокъ и парома у Силоня съ подъемной силой на 10—12 чел. пѣхоты со снаряженіемъ, остальные паромы состоятъ изъ одной шаланды средней величины. Подъемная сила Гиринскихъ паромовъ 50 чел. въ боевой аммуниціи или 20—30 лош.; прочихъ паромовъ— изъ одной средней шаланды—250 пуд. и изъ большой шаланды —400 пуд.. Всѣ паромы ходятъ на веслахъ.

Броды на этой части открываются лишь въ сухое время (апрѣль, май, сентябрь и октябрь) въ слѣдующихъ пунктахъ: 1) у г. Гирина—бродъ годный для китайскихъ арбъ; 2) выше г. Улагай, у паромной переправы на дорогѣ Гиринъ—Бодунэ, конный бродъ; 3) въ Улагайской дельтѣ бродъ (по грудь) черезъ 5 протокъ; 4) у д. Сихашиматунь конный бродъ. Благодаря обилію переправъ—паромныхъ и въ бродъ,—рѣку пересѣкаетъ много проселочныхъ и полевыхъ дорогъ.

Судоходство на верхнемъ горномъ участкѣ рѣки не развито. Мелководные перекаты, пороги и быстрины дѣлаютъ невозможнымъ паровое движеніе на значительной его части. Туземныя джонки по рѣкѣ не ходятъ, такъ какъ онѣ слишкомъ грузны для взвода.

Сун-хуа-дзянъ—отъ истока до „Ивовой изгороди“ пересѣкаютъ пути отъ линіи Нингута—Хунчунъ въ Южную Маньчжурію, а также пути, соединяющіе сѣверо-восточную часть Средне-Сунгарійской котловины съ юго-западной ея частью. По своимъ небольшимъ размѣрамъ (въ ширину и глубину), по обилію переправъ въ бродъ и на паромахъ, при нормальномъ состояніи горизонта воды этотъ участокъ рѣки не имѣетъ серьезнаго значенія, ни какъ путь сообщенія, ни какъ преграда.

При подъемѣ же воды значеніе описаннаго участка рѣки, какъ преграды, увеличивается, а также становится возможнымъ и паровое сообщеніе на протяженіи около 160 вер. отъ мѣста пересѣченія рѣки съ „Ивовой изгородью“ до д. Сяо-ны-хо.

б) Участокъ Сун-хуа-дзяна, на протяженіи 150 вер., отъ „Ивовой изгороди“ до Нонни, можетъ быть названъ „равнинным“. Здѣсь горный характеръ Средне-Сунгарійской котловины не только давно уже смѣнился областью террасовидныхъ равнинъ, но и террасы мало по малу сглаживаются и переходятъ въ сплошную однообразную степную равнину. У Лоашагоу рѣка омываетъ на своемъ теченіи послѣднюю гористую террасу, съ каменнымъ основаніемъ: далѣе она пролагаетъ свой путь исключительно среди разныхъ наносныхъ отложеній и напластованій.

Ширина рѣки постепенно увеличивается отъ начала участка до г. Бодунэ Здѣсь рѣка не образуетъ значительныхъ рукавовъ и протоковъ, но, размывая неустойчивые песчаные берега, уширяетъ свое единственное русло, загроможденное косами, мелями и островами. Выше желѣзнодорожнаго моста преобладаетъ ширина рѣки въ 150 саж.; отъ Лоашагоу до Чэнцзянкоу (на правомъ берегу) ширина 150—250 саж.; отъ Чэнцзянкоу до Бодунэ идетъ правильное возростаніе ширины рѣки отъ 0,5 до 2 вер., причемъ отъ дер. Толон-ху ширина нигдѣ не меньше версты. Въ высокую воду рѣка на протяженіи отъ Каламу до Бодунэ разливается на 2—4 вер..

Глубина рѣки невелика. Нормальная глубина перекатовъ около 2,5 фт.—въ сильное мелководье падаетъ до 2 и даже 1,5 фт.. Плесы въ среднюю воду имѣютъ глубину

отъ 7 до 10 фт.; наибольшія углубленія не превосходятъ 15 фт.. Въ малую же воду и на плесахъ глубина воды не превышаетъ 5—7 фт..

Очертанія русла на участкѣ по преимуществу прямолинейны; попадаются, впрочемъ, большіе кривуны. Такія формы русла, при большой ширинѣ его, препятствуютъ правильному чередованію плесовъ и перекатовъ и строгому различію между ними. Встрѣчаются значительныя протяженія,—напримѣръ отъ д. Каламу до д. Толонху,—гдѣ перемелы идутъ непрерывной цѣпью, и все русло рѣки представляетъ собою полуплесъ, полуперекатъ.

Скорость теченія на плесахъ и перекатахъ имѣетъ малое различіе. Обычные ея предѣлы отъ 2 до 5 фт. въ сек.. Въ полную воду скорость теченія мѣстами достигаетъ 7 фт..

Дно рѣки выше желѣзнодорожнаго моста состоитъ изъ гальки, цементированной иломъ,—ниже песчаное. Растекаясь по песчаному измѣнчивому ложу широкой, но мелкой струей, Сун-хуа-дзянъ изобилуетъ множествомъ перекатовъ.

Отличительную особенность береговъ этого участка составляетъ появленіе береговыхъ бархановъ. Ряды бархановъ постепенно сжимаются, становятся тѣснѣе, высоты и формы ихъ рѣзче; отдѣльные холмы исчезаютъ, а возникшія бархапныя линіи, длиною свыше 150 саж., направляются къ востоку-сѣверо-востоку. Съ появленіемъ этихъ бархановъ связано существенное измѣненіе въ самомъ руслѣ рѣки.

Переправа: 1) у Лоашагоу желѣзнодорожный мостъ, длиной 375 саж., и въ 100 саж. ниже моста паромъ: 2) на трактѣ Куань-чен-цзы—Уцзя-чжанъ, т.-е. въ обходъ желѣзнодорожнаго моста съ запада, у д. Чинъ-нань-коу, паромъ изъ одной большой шаланды; передвиженіе парома въ оба конца происходитъ въ теченіе 2—3 час.; 3) въ 5 верстахъ ниже предыдущаго, у д. Цянь-ни-цза, на дорогѣ, обходящей съ запада У-цзя-чжанъ—паромъ изъ одной большой лодки на 20—25 чел.; 4) у д. Полиницза на проселочной дорогѣ, отходящей отъ тракта Куань-чен-цзы на д. Синчжанъ —паромъ; 5) на дорогѣ Цицикаръ-Бодунэ—2 парома у г. Бодунэ изъ большихъ шаландъ (каждый на 40—50 всад-

никовъ; продолжительность движенія въ оба конца — 4—6 час..

Броды открываются въ низкую воду въ слѣдующихъ пунктахъ: 1) въ 3 верстахъ ниже желѣзнодорожнаго моста —бродъ съ песчанымъ дномъ: у этого пункта выгоды форсированія находятся на сторонѣ владѣющаго южнымъ берегомъ: 2) въ 6 верстахъ выше переправы Чин-шань-коу: 3) у д. Гу-ніа-фу и у г. Бодунэ.

Кромѣ того, большое число отмелей дастъ возможность мѣстами перейти въ бродъ значительную часть теченія рѣки.

Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ рѣки встрѣчаются острова значительныхъ размѣровъ. На участкѣ На-лин-цза—Толонху острова встрѣчаются въ значительномъ числѣ: нѣкоторые изъ нихъ до 3—5 вер. длиной. Обыкновенно острова поднимаются надъ уровнемъ средней воды на 1—2 саж.: имѣя обрывистые берега, они, по большей части, покрыты лугами и ивовыми кустарниками.

Мѣста, удобныя для переправы съ лѣваго берега на правый, имѣются:

1) На участкѣ берега у пос. Лоашагоу.

2) Въ полупереходѣ ниже пос. Лоашагоу, въ мѣстности Хун-шилацза.

3) Въ 2 вер. ниже парома Чин-шань-коу.

4) У д. Цянь-ин-цза, гдѣ рѣка раздѣлена отмелями, въ 6 вер. выше д. Толонху (Тал-ла-ку) и самой деревни.

5) У д. Сибатунь, гдѣ рѣка разбивается островомъ на рукава.

6) У г. Бодунэ, у котораго ежегодно открываются броды, и гдѣ можетъ быть собрано значительное количество перевозочныхъ средствъ.

Переправа съ праваго берега на лѣвый можетъ быть произведена на участкѣ отъ д. Та-цзы-гоу до д. Каламу, длиною около 20 вер..

Судоходство на участкѣ возможно во время малой воды на осадкѣ 2 фт. и въ періодъ средней воды на осадкѣ 3—4 фт..

Равнинный участокъ Сун-хуа-дзяна, пересѣкаемый желѣзной дорогой Портъ-Артуръ—Харбинъ и нѣсколькими

грунтовыми путями на операціонномъ направленіи Мукденъ—Харбинъ, а также въ своемъ концѣ дорогой изъ г. Куань-чен-цзы черезъ г. Бодунэ на г. Цицикаръ, имѣетъ важное стратегическое значеніе, и по своимъ тактическимъ свойствамъ представляетъ болѣе серьезную преграду, чѣмъ горный участокъ. Тѣмъ не менѣе при своей средней ширинѣ около 180 саж., большомъ числѣ острововъ и отмелей, онъ не можетъ задержать переправы на продолжительное время, кромѣ участка отъ г. Бодунэ до Нонни. Условія переправы болѣе благопріятны для производства ея съ лѣваго берега на правый, а также и для обороны лѣваго берега рѣки, въ особенности у пос. Лоашагоу, являющагося стратегическимъ ключемъ участка, обезпечивающимъ желѣзнодорожный мостъ важнѣйшаго операціоннаго направленія Мукденъ-Харбинъ.

Итакъ, верхнее теченіе Сунгари (Сун-хуа-дзянъ) пересѣкаетъ пути изъ юго-западной части Средне-Сунгарійской котловины въ сѣверо-восточную; изъ нихъ важнѣйшіе идутъ по двумъ операціоннымъ направленіямъ: Мукденъ—Харбинъ (съ переправой у Лоашагоу), гдѣ проходитъ желѣзная дорога, и Мукденъ—Омосо—Нингута или Хун-чунъ (съ переправой у Гирина).

2) *Среднее теченіе р. Сунгари.* Отъ устья р. Нонни до впаденія р. Мудан-цзяна, на протяженіи 548 вер., рѣка течетъ по Средне-Сунгарійской котловинѣ. На первыхъ 254 вер. до р. Хулан-хэ дно котловины имѣетъ открытый степной характеръ; далѣе же до р. Мудан-цзянъ правый берегъ рѣки постепенно становится гористымъ, лѣвый же за немногими исключеніями сохраняетъ степной характеръ. Въ виду этого верхняя часть средняго теченія Сунгари можетъ быть названа „степнымъ“ участкомъ, а нижняя его часть—„горно-степнымъ“ участкомъ.

а) „Степной“ участокъ Сунгари характеризуется извилистостью ея теченія, а также частымъ образованіемъ рѣкою многихъ боковыхъ протокъ и острововъ въ своемъ руслѣ. Незаселенная и, по большей части, непригодная для воздѣлыванія площадь долины рѣки покрыта мелкими кустами и высокими травами; небольшія озера, старыя русла и болота, нерѣдко занимаютъ большія протяженія, какъ на-

примѣръ, на лѣвомъ берегу рѣки, на сѣверо-западъ отъ Харбина, между Сунгари и линіей желѣзной дороги. Песчаныя барханныя образованія покрываютъ еще значительную часть долины степного участка; цѣпи бархановъ преимущественно получаютъ свободное развитіе на лѣвомъ берегу.

Русло Сунгари отъ Нонни до Харбина имѣетъ характеръ свойственный степнымъ рѣкамъ.

Ширина русла наблюдается равной отъ 175 до 400 саж., а общее развитіе всѣхъ протокъ рѣки охватываетъ мѣстами площади свыше 5 вер. въ поперечникѣ.

Глубины плесовъ значительны: начинаясь отъ 7 фт., онѣ доходятъ до 40. На перемелахъ при низкой водѣ встрѣчаются глубины отъ 4 до 7 фт.. Перекатовъ съ глубиной 4 фт.—на плесѣ отмѣчается всего три, а съ глубиной до 5 фт.—семь.

Скорость теченія рѣки отъ 2 до 4 фт. въ секунду; въ крутыхъ же кривунахъ достигаетъ 5 фт.. Въ полную воду, когда главное теченіе спрямляетъ многія изъ своихъ извилинъ, эти паденія и скорости возрастаютъ еще болѣе.

Грунтъ дна и береговъ Сунгари въ предѣлахъ степного участка имѣетъ составъ песчано-глинисто-илистый.

Долина отъ рѣки Нонни до р. Лялин-хэ по лѣвую сторону рѣки имѣетъ низменный характеръ, на правомъ же берегу тянется уступъ плоской террасы, подходящій къ рѣкѣ у д. Та-ху и далѣе до д. Тайди. Отъ устья рѣки Лялин-хэ до устья р. Фейкхету-хэ (ниже г. Харбина) правобереговая равнина, шириною отъ 5 до 15 вер., низменна, болотиста, и высоты подходятъ къ рѣкѣ только въ двухъ мѣстахъ: у кирпичнаго завода Наума (Бома) и у г. Харбина. На этой равнинѣ часто встрѣчаются болота, озера, рѣчки или сухія русла и превосходные луга. Ниже устья р. Фейкхету-хэ обрывы рѣчной долины гораздо выше, достигая 50 и болѣе саж., и, большей частью, сопровождаютъ теченіе рѣки вдоль ея береговъ.

Броды образуются на перекатахъ между г. Харбиномъ и устьемъ р. Майси-хэ; извѣстны два, глубиной 4 фт..

Судоходство возможно на всемъ протяженіи участка при осадкѣ судовъ въ 3 фт..

Степной участокъ средняго теченія р. Сунгари, пересѣкающій всѣ пути, идущіе отъ Гирина, Нингуты и Сань-Сина на Цицикаръ, а также Китайскую-Восточную желѣзную дорогу съ мостомъ у Харбина, важенъ въ стратегическомъ отношеніи, какъ преграда на операціонномъ направленіи отъ Цицикара къ юго-восточной части Маньчжуріи. Въ тактическомъ отношеніи по свойствамъ береговъ этотъ участокъ рѣки представляетъ удобство для обороны праваго берега: самая же рѣка, какъ препятствіе, едва-ли надолго можетъ задержать переправу.

б) Участокъ средняго теченія Сунгари, отъ устья Хулань-хэ до впаденія въ нее справа рѣки Мудан-цзяна, или, что то же, до г. Сань-Сина, соотвѣтственно было бы назвать горно-степнымъ по качеству береговъ его, изъ которыхъ правый преимущественно гористый, а лѣвый—открытый степной. Сообразно этому и характеръ сунгарійскаго русла на участкѣ имѣетъ вообще свойства степной рѣки, но въ нѣкоторыхъ мѣстахъ въ немъ проявляются особенности теченія, свойственныя горнымъ рѣкамъ. Длина этого участка равна 294 вер.

Ширина русла здѣсь равна въ среднемъ около 175 саж., считая между урѣзами воды, и 250 саж. между бровками береговъ. Предѣльное же развитіе русла въ ширину выражается разстояніемъ между крайними протоками въ 3,5 вер. (у Нивайзы). За исключеніемъ излучины у Тамалита, кривуна на 125-й вер. и плеса у начала гор. Дагушань, на остальномъ протяженіи острова слѣдуютъ въ руслѣ непрерывно и нерѣдко отдѣляются отъ него протоками значительныхъ размѣровъ.

Чередованіе плесовъ и перекатовъ на участкѣ идетъ довольно равномѣрно. Перекаты по большей части достаточно полноводны, имѣя 5—7 фт. воды въ межень. Нормальная глубина плесовъ отъ 7 до 14 фт., достигая въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до 30 фт. при низкой водѣ. Средняя глубина перекатовъ 3—3½ фт.; на глубокихъ перекатахъ наблюдается 4—5 фт.. Длина перекатныхъ мѣстъ достигаетъ около 55 вер..

Горы, сопровождающія на значительныхъ протяженіяхъ правый берегъ горно-степного участка Сунгари, принадлежатъ отъ начала его до Синдяна системѣ Пиньчжоускихъ

сопокъ, отъ Синдяна до р. Майен-хэ системѣ хребтовъ, связанныхъ съ Лоэлиномъ, и отъ Майен-хэ до Муданцзяна системѣ хребта Джан-гуань-цайлина. Высота береговыхъ сопокъ разнообразна и содержится между 30 и 100 саж., а иногда тянутся надъ рѣкой увалы, возвышающіеся всего на 10—20 саж. надъ берегомъ. Преобладающая порода береговыхъ горъ—гранитъ, но встрѣчаются длинныя протяженія глинистыхъ сланцевъ, а также песчаники и вулканическія породы.

Между горами праваго берега залегаютъ обширныя степныя равнины, изъ которыхъ важнѣйшія: Ажехинская, Синдянская и равнина Майен-хэ. На лѣвомъ берегу преобладаетъ ровная степь, мѣстами затопляемая въ половодье: отчасти воздѣланная, отчасти нетронутая и покрытая степной травой.

Для судоходства горно-степной участокъ имѣетъ фарватеръ шириной не менѣе 100 саж. на плесахъ и 50 саж. на перекатахъ, съ нормальнымъ предѣломъ глубины 3 фт. при малой водѣ и въ 5 фт. при средней. При остромъ мелководьѣ, на перекатахъ Лаолами и Сань-Синѣ бываетъ менѣе 3 фт. воды.

Переправы на дорогахъ, пересѣкающихъ рѣку: изъ Хулань-чэна въ Ажехэ, съ паромной переправой у д. Кундіанинъ; изъ Баян-су-су въ Ажехэ съ паромными переправами у д. Чоу-цзя-дянь; изъ Шиньчжоу въ Сань-Синъ, съ паромными переправами у Синъ-дэръ (Синдяня) и у д. Баян-му.

Горно-степной участокъ средняго теченія Сунгари лишь въ своемъ верхнемъ теченіи прикрываетъ участокъ желѣзной дороги Харбинъ—Имяньпо со стороны Хулань-чена и Баян-су-су; далѣе же, пролегая по мало населенной и нерасчѣненной мѣстности, онъ не имѣетъ стратегическаго значенія преграды. На этомъ участкѣ Сунгари по ширинѣ и глубинѣ представляетъ болѣе серьезное препятствіе, чѣмъ предыдущіе участки.

3) *Нижнее теченіе р. Сунгари.* Нижнее теченіе рѣки Сунгари, на протяженіи 337 вер. отъ впаденія р. Муданцзяна до сліянія съ Амуромъ пролегаетъ по восточной котловинѣ Сунгарійскаго бассейна. По характеру долины

и свойствамъ теченія этотъ участокъ раздѣляется на два: а) горный, на протяженіи 100 вер. отъ Мудан-цзяна до дер. Тубанъ, гдѣ рѣка течетъ обставленная горами и имѣетъ характеръ горной рѣки, и б) «луговой»— все нижнее теченіе Сунгари отъ дер. Тубанъ до устья, пролегающій широкимъ русломъ среди легко размываемыхъ низкихъ береговъ, покрытыхъ луговыми пространствами.

а) Главныя свойства, выдѣляющія горный участокъ рѣки отъ смежнаго ему лугового участка, заключается въ большей узости и сосредоточенности русла рѣки въ одномъ рукавѣ, а равно—въ стремительности теченія, проходящаго участокъ со скоростью 4—7 вер. въ часъ. Въ судоходномъ отношеніи горный участокъ является наиболѣе удобнымъ сравнительно съ прочими участками рѣки; русло на немъ имѣетъ достаточную глубину—въ предѣлахъ 7—20 фт.: оно глубоко почти во всю свою ширину, что даетъ возможность судовому ходу зачастую направляться по серединѣ русла; изъ перекатовъ затруднителенъ для судоходства — перекатъ Вайза. Хорошія судоходныя свойства Сунгари на участкѣ отразились въ ходячемъ среди судоходцевъ опредѣленіи, что рѣка течетъ ниже Сань-Сина „трубою“ или „въ трубѣ“.

Глубина до Гудзеу на плесахъ рѣдко встрѣчается свыше 15 фт.; преобладаетъ же 9—12 фт., при глубинѣ около 5—8 фт. на перемелахъ, раздѣляющихъ плесы теченія черезъ каждыя 3—10 вер.. Лишь на Вайзѣ происходитъ паденіе глубины до $3^1/_2$ фт., но въ чрезвычайное мелководье. Ниже Гудзеу, гдѣ дно становится мягче и уступаетъ размыву—плесъ пріобрѣтаетъ глубины, доходящія до 20 фт..

Горы, сопровождающія правый берегъ горнаго участка Сунгари, примыкаютъ какъ бы къ продольному хребту, гребень котораго идетъ вдоль рѣки въ разстояніи отъ нея отъ 5 до 10 вер.; продольный хребетъ, объединяющій эти сопки, отдѣляетъ отъ себя поперечный кряжъ, идущій вглубь страны въ направленіи къ юго-востоку, на соединеніе съ хребтомъ Мяо-линъ и главными цѣпями Кентэй-Алина. Ниже отхода поперечнаго кряжа, продольныя сопки продолжаются вдоль Сунгари въ нѣкоторомъ отъ нея отда-

леніи и оканчиваются, постепенно понижаясь, противъ конца горнаго участка.

Лѣвое побережье горнаго участка представляетъ открытую полосу ровной степи, шириной около 10 вер.; степь довольно высока и незатопляема отъ Балан-хэ до Таван-хэ, имѣя возвышеніе $2^1/_2$—5 саж. надъ ср. уровнемъ Сунгари; въ этой части она довольно густо заселена китайцами и воздѣлана. Ниже Таван-хэ береговая степь понижается до уровня $1^1/_2$—$3^1/_2$ саж. надъ рѣкой и становится пустынной; лишь въ послѣдніе годы и по ней начали выростать небольшіе прибрежные хутора.

Свойства горнаго участка рѣки позволяютъ развить судоходство съ затратами лишь на береговую обстановку судового хода.

Переправа наиболѣе удобна на участкѣ между гор. Сань-Синомъ и р. Вукон-хэ, гдѣ берегъ твердъ и усыпанъ пескомъ; ширина рѣки около 1 вер..

б) Луговой участокъ теченія Сунгари имѣетъ протяженіе въ 237 вер., отъ дер. Тубанъ до впаденія Сунгари въ Амуръ; типичной его чертой является уклоненіе русла отъ правильнаго, сжатаго теченія. На всемъ протяженіи этого участка Сунгари растекается по широкому, неустойчивому ложу, образуя непрерывную цѣпь острововъ, банокъ и мелей,—и часто дѣлится на нѣсколько большихъ и значительно отстоящихъ другъ отъ друга протокъ. Въ отношеніи типа береговъ луговой участокъ характеризуется ихъ сплошной размываемостью и обрывистостью, при обычномъ небольшомъ возвышеніи ихъ надъ уровнемъ воды, что дѣлаетъ двѣ трети изъ нихъ затопляемыми въ половодье.

Луговой участокъ рѣки, имѣя обыкновенно достаточно судоходныя глубины, не вполнѣ годенъ для судоходства, вслѣдствіе измѣнчивости направленій хода, являющейся слѣдствіемъ постоянной переработки рѣкой своего русла; не мало на участкѣ и затруднительныхъ перекатовъ; однако, мягкость ложа препятствуетъ крупнымъ аваріямъ судовъ, даже при постановкѣ ихъ на мель.

Намѣченное вкратцѣ состояніе рѣки на луговомъ ея участкѣ является естественнымъ слѣдствіемъ оставленія

ею области горъ и предгорій и выхода ея на плоскую Амуро-Сунгарійскую равнину.

Обычная ширина русла лугового участка Сунгари достигаетъ двухъ—и даже трехъ верстъ; отходъ отъ главнаго русла дальнихъ протокъ увеличиваетъ мѣстами общую ширину ложа рѣки до 5 вер..

Общая полноводность Сунгари на луговомъ участкѣ даетъ среднія глубины 5—7 фт, удовлетворяющія судоходству; въ среднюю и высокую воду является возможнымъ ходить необставленными боковыми протоками. На плесахъ луговой участокъ имѣетъ обычную глубину отъ 2-хъ до 3 саж., съ мѣстными углубленіями и до 30 фт.; на перекатныхъ мѣстахъ глубина достигаетъ футовъ отъ 6 до 10.

Скорость теченія рѣки колеблется между 2-мя и 4-мя фт. въ секунду.

Берега лугового участка низкіе, возвышающіеся до 1 саж. надъ обычнымъ уровнемъ рѣки. Верхній слой береговъ состоитъ изъ илистой черной и сѣрой земли въ перемежку съ мелко-песчаными слоями, которые продолжаются и до основанія обрывовъ; въ основаніи часто проходитъ не толстая жила темной или сѣрой глины.

Командующимъ берегомъ на этомъ участкѣ рѣки остается правый, на которомъ и попадаются возвышенные яры высотой 3 и болѣе саж.. Въ предѣлахъ лугового участка, Сунгари вообще придерживается праваго края своей долины, причемъ единственнымъ и послѣднимъ опорнымъ правобережнымъ пунктомъ рѣки на участкѣ служитъ омываемая ею *Ванлихотонская скала.*

Сунгари лугового участка не образуетъ прибрежныхъ отмелей, и припростаніе ея коса къ кореннымъ берегамъ временно и непрочно: корни ихъ промываются, и коса переходитъ въ свободную мель или банку. Срединныя банки и острова составляютъ типъ рѣчныхъ образованій, свойственныхъ преимущественно луговому участку. Неномѣрное количество этихъ острововъ и банокъ составляетъ главную особенность лугового плеса; по выраженію сибирскаго рѣчного языка Сунгари течетъ внизу «въ разбояхъ». Наблюдающаяся измѣнчивость дна Сунгари на луговомъ участкѣ настолько значительная, что перемывы судового

хода, мѣняющіе его направленіе въ срокъ недѣли, и даже 2-хъ—3-хъ дней—не представляются на рѣкѣ необычайными. Изъ общаго количества знаковъ береговой обстановки, установленныхъ на этомъ участкѣ—приходится въ навигацію переставлять свыше половины. На перекатахъ, особенно извѣстныхъ своимъ сыпучимъ дномъ, створы за лѣто переставляются нѣсколько разъ.

Острова, окруженные „разбоями“ Сунгари, крайне разнообразны по величинѣ и формѣ; общимъ ихъ характеромъ въ этомъ отношеніи является удлиненность фигуры вдоль по теченію; многіе изъ нихъ очень узки.

Если свести приведенныя при обзорѣ всѣхъ участковъ рѣки свойства, опредѣляющія судоходность Сунгари, то она представляется въ слѣдующихъ общихъ чертахъ:

Рѣка судоходна на всемъ протяженіи въ 885 вер. отъ Амура до Нонни и располагаетъ ходовою полосой, шириной 100—150 саж., и лишь въ немногихъ случаяхъ 50 саж.. Глубина ходовой полосы такова, что допускаетъ въ полноводные годы сплошь, а въ мелководные—въ теченіе $^3/_4$ навигаціи,—безпрепятственное движеніе судовъ съ осадкой въ 4 и даже 5 фт.. Въ исключительно сильныя мелководья, короткія и бывающія далеко не ежегодно, надо предвидѣть возможность судоходства всего лишь на $2^1/_2$ фт. осадки.

Теченіе Сунгари въ предѣлахъ ходовой полосы имѣетъ скорости отъ 3 до 5 вер. въ часъ. Дно русла по преимуществу мягко и стало уже свободнымъ, въ предѣлахъ ходовой полосы, отъ подводныхъ камней. Обстановка судового хода поддерживается береговыми створами, перевальными столбами, бакенами, вѣхами и указательными мачтами на перекатахъ; изъ нихъ наиболѣе важные освѣщаются. Перекатовъ, тяжелыхъ для судоходства, мало.

Средняя продолжительность навигаціи по Сунгари достигаетъ 7-ми мѣсяцевъ; въ продолженіе остальныхъ пяти мѣсяцевъ рѣка не судоходна, будучи по большей части покрыта ледянымъ покровомъ. Время вскрытія рѣки, очищенія ея отъ льда и начала навигаціи относится къ концу марта и началу апрѣля. Осенью ледоходъ на рѣкѣ наступаетъ дружнѣе, наблюдаясь всюду между 1 и 15 ноября; но шуга, неопасная впрочемъ судамъ, начинаетъ показываться уже со второй половины октября. Такимъ образомъ,

судоходство по Сунгари можетъ производиться съ апрѣля по октябрь мѣсяцъ включительно.

На Сунгари въ іюлѣ и сентябрѣ мѣсяцахъ наблюдаются густые туманы: первые, вѣроятно, находятся въ связи съ большою влажностью воздуха отъ дождей, а вторые—съ общимъ пониженіемъ температуры передъ зимою. При восходѣ солнца туманъ бываетъ густъ и мѣшаетъ ходу судовъ; часамъ къ 9—10 утра онъ становится прозрачнымъ и расходится. Въ общемъ, число туманныхъ дней не велико, и серьезнымъ препятствіемъ для судоходства по Сунгари туманы не служатъ.

Рѣка Сунгари, пересѣкая своимъ верхнимъ и среднимъ теченіями пути, проходящіе по Маньчжуріи къ нашей границѣ (Китайская-Восточная желѣзная дорога: Маньчжурія—Харбинъ—Пограничная), или ведущіе изъ Южной Маньчжуріи къ важнымъ въ стратегическомъ отношеніи пунктамъ, какъ Харбинъ (желѣзная дорога Портъ-Артуръ—Харбинъ), Цицикаръ, Нингута,—однимъ словомъ, пути, совпадающіе съ вѣроятными операціонными направленіями, имѣетъ значеніе преграды, которая можетъ задержать наступающаго на болѣе или менѣе продолжительное время, въ зависимости отъ состоянія уровня водъ рѣки.

Среднее и нижнее теченіе рѣки, обладая весьма удовлетворительными судоходными свойствами, пріобрѣтаетъ значеніе коммуникаціонной линіи между гор. Харбиномъ и р. Амуромъ, важной водной магистралью—обслуживающей наше Приамурье.

Притоки Сунгари. Первое мѣсто по своимъ размѣрамъ, судоходности и значенію въ военномъ отношеніи изъ притоковъ Сунгари занимаетъ р. Нонни.

Р. Нонни. Изъ трехъ рѣкъ: Сун-хуа-дзяна, Нонни и Сунгари, главнымъ рѣчнымъ потокомъ слѣдовало бы признать теченіе *Нонни—Сунгари*, какъ одной цѣлой и прямой рѣки,—и считать Сун-хуа-дзянъ, или верхнюю Сунгари, лишь притокомъ этой рѣки. Даже если полагать, что Сунгари образуется отъ сліянія Сун-хуа-дзяна и Нонни, то и тогда *Нонни* получаетъ первостепенное значеніе, будучи основнымъ важнѣйшимъ истокомъ.

Подобно Сунгари, Нонни носитъ нѣсколько наименованій, употребляющихся и нынѣ. Имя *Нонни* распростра-

нено среди русскаго населенія Маньчжуріи и среди Сунгаріискихъ судоходовъ; китайцы называютъ рѣку преимущественно *Букуй-цзянъ*, по имени важнѣйшаго города на ней—Букуй-чэна или Цицикара; третье китайское названіе рѣки—это *Си-цзянъ* (Западная рѣка), очевидно по отношенію къ Сун-хуа-дзяну и Сунгари.

Р. Нонни является полноводной и вообще судоходной рѣкой; она орошаетъ обширную котловину, обслуживаетъ, какъ удобный торговый путь сообщенія, прилегающія къ ней области.

Истокъ Нонни, берущій начало на южномъ склонѣ хребта Ильхури-Алина, имѣетъ общее направленіе на юго-востокъ, до встрѣчи съ рѣкою Ганъ, послѣ чего Нонни течетъ на югъ до г. Мэргеня, около котораго мѣняетъ свое общее направленіе на юго-западное, продолжая его мимо города Цицикара; здѣсь Нонни дѣлаетъ крутую луку и далѣе течетъ на югъ и юго-востокъ; верстъ за 30 до сліянія съ Сун-хуа-дзяномъ принимаетъ общее направленіе на востокъ-сѣверо-востокъ, въ которомъ и продолжается послѣ сліянія уже какъ р. Сунгари.

Длина Нонни около 1.100 вер.. Изъ нихъ 125 вер. приходятся на долю ея истока. 325 вер. составляютъ сплавную ея часть отъ р. Каны до Мэргеня, 232 вер. измѣряютъ ея полусудоходный плесъ отъ Мэргеня до Цицикара и 408 вер. образуютъ длину вполнѣ судоходнаго участка отъ Цицикара до устья.

Въ предѣлахъ отъ Мэргеня до устья Нонни имѣетъ ширину русла отъ 75 до 450 саж.; мостъ черезъ рѣку на Китайской-Восточной желѣзной дорогѣ, въ Фуляэрди, имѣетъ отверстіе 305 саж..

Нормальная глубина русла, при средней водѣ, равна 1—3 саж.. Перекаты имѣютъ отъ 4 до 8 фт. воды, и лишь одна ихъ группа на низовомъ плесѣ обмелѣваетъ въ исключительныя мелководья до 2 фт..

Природа теченія Нонни разнообразна на длинномъ ея протяженіи. Въ верхнихъ участкахъ она имѣетъ характеръ горной рѣки, которая, оставляя область горъ и предгорій, очень скоро переходитъ къ теченію по луговой долинѣ. Вслѣдствіе этого, безпокойное теченіе Нонни выше Цицикара, на недалекомъ разстояніи ниже его переходитъ въ

медленное движеніе рѣки по глубокимъ извилинамъ русла, проточеннымъ въ илисто-песчаныхъ напластованіяхъ.

Горы близко охватываютъ рѣку до Мэргеня и тянутся недалеко отъ нея до Цицикара, отъ котораго долина Нонни ограничивается уже склонами правой и лѣвой ея террасъ, съ плоскою и открытою поверхностью.

Обладая развитою системой притоковъ, Нонни охватываетъ своимъ бассейномъ значительную площадь, около 246.000 кв. вер., которая, сообразно мѣстному климату, вообще обильна влагой, въ предѣлахъ своихъ предгорій лѣсиста и болотиста.

Горные, покрытые лѣсомъ, хребты замыкаютъ бассейнъ Нонни въ ясно выраженную котловину, съ довольно крутыми въ началѣ и равномѣрно пологими затѣмъ скатами: поэтому, снѣговыя и дождевыя воды долго и обильно поступаютъ въ рѣку, питая ее почти непрерывно чистою горною водою, которую Нонни сохраняетъ прозрачною до Сунгари. Періодъ разлива рѣки отъ лѣтнихъ дождей наблюдается между іюнемъ и сентябремъ мѣсяцами, чаще всего въ августѣ.

Замерзаетъ Нонни въ октябрѣ, а вскрывается въ апрѣлѣ; такимъ образомъ навигація въ ея водахъ производится около шести мѣсяцевъ.

Населеніе долины Нонни довольно неплотно: лишь въ раіснѣ Цицикара часто попадаются возлѣ рѣки деревни, преимущественно даурскія. Горная область почти до Мэргеня совершенно необитаема, а на плесѣ отъ него до Цицикара встрѣчаются немногочисленныя поселенія. Ниже Цицикара деревни вскорѣ рѣдѣютъ и удаляются на край лѣвой, отступившей отъ рѣки террасы; на берегахъ изобилуютъ лишь рыбачьи шалаши, часто пустующіе.

Общій характеръ рѣкъ и ихъ истоковъ верхней половины теченія Нонни:

1) Всѣ эти рѣки имѣютъ чистую, прозрачную, мягкую воду.

2) Текутъ онѣ въ открытыхъ, обнаженныхъ отъ лѣсовъ долинахъ.

3) Долины всѣхъ рѣкъ устланы кочковатыми торфянниками, мокрыми и болѣе или менѣе болотистыми въ зависимости отъ близости и характера окружающихъ высотъ и ихъ подошвы.

4) Истоками всѣхъ рѣкъ служатъ исключительно торфяныя и моховыя болота.

5) Берега всѣхъ рѣкъ поросли густымъ кустарникомъ тальника и вербы; ростъ ихъ пропорціоналенъ величинѣ рѣки.

6) Всѣ рѣки имѣютъ извилистыя русла.

7) Дно рѣкъ въ большинствѣ случаевъ покрыто крупной галькой. Только въ проточинахъ и въ мѣстахъ, имѣющихъ слабое паденіе, встрѣчается тонкій слой ила.

Переправы на Р. Нонни. 1) бродъ выше желѣзнодорожнаго моста у Фуляэрди, 2) паромы (изъ одной шаланды) на пути къ Данай и дер. Па-дзя-дзя, 3) бродъ для конницы въ 2,5 вер. выше д. Па-дзя-дзя.

Притоки Р. Нонни. Р. Нонни принимаетъ въ себя большое количество болѣе или менѣе значительныхъ притоковъ, несущихъ въ нее воды съ окрестныхъ горъ и хребтовъ.

Большая часть правыхъ притоковъ р. Нонни берутъ начало въ восточныхъ отрогахъ Б Хингана.

Протекая сначала въ узкихъ, глубокихъ лощинахъ, эти рѣки выходятъ на равнину и текутъ въ широкихъ, часто болотистыхъ долинахъ, изливаясь затѣмъ въ р. Нонни.

Размѣры ихъ въ общемъ незначительны и препятствій для форсированія не представляютъ.

Болѣе значительные изъ нихъ: *рр. Ганъ, Номинь-голъ. Уонъ-голъ, Ялъ, Чолъ, Туръ* и др..

Съ лѣвой стороны р. Нонни принимаетъ нѣсколько притоковъ только въ верхней половинѣ своего теченія, выше г. Цицикара. Все это сравнительно небольшія рѣки, сбѣгающія съ западнаго склона Малаго Хингана, изъ которыхъ слѣдуетъ упомянуть о р. Королѣ и правомъ притокѣ его Мона-хэ, пересѣкающихъ дорогу изъ Мэргеня въ Айгунъ; онѣ обѣ проходимы въ бродъ и имѣютъ ширину около 5 саж.. Наиболѣе южный изъ лѣвыхъ притоковъ Нонни р. Немеръ въ нижнемъ теченіи имѣетъ въ среднемъ около 20 саж. ширины и до $1^1/_2$ саж. глубины, но мѣстами проходима въ бродъ; Немеръ течетъ по песчаному ложу со скоростью 2 фт. въ секунду. По низменнымъ берегамъ его встрѣчаются участки съ кочковато-болотистой почвой.

Невдалекѣ отъ г. Цицикара по направленію къ юго-востоку существуетъ рядъ связанныхъ между собою озеръ: *Чаханъ*, *Онтохонъ* и *Хуноръ*; они представляютъ собой обособленный внутренній бассейнъ, питаемый рѣкою Хуюръ или Хуй-лунь-хэ, сбѣгающей съ нагорья Малаго Хингана.

Изъ другихъ притоковъ р. Сунгари, кромѣ Нонни, болѣе значительными являются: р.р. Мудан-дзянь, Хулан-хэ, Муци-хэ, Лаба-хэ, Лялин-хэ, Моню-хэ, Ажо-хэ, Маень-хэ, Имахэ, Итун-хэ, Балан-хэ, Таван-хэ и др.

Р. Муци-хэ, правый притокъ р. Сунгари, служитъ для сплава лѣса въ Гиринъ. Она впадаетъ въ рѣку Сунгари немного ниже лѣваго притока послѣдней, Хуй-фа-цзянь, и пересѣкаетъ дорогу Гиринъ-Дьянигоу.

Р. Лаба-хэ пересѣкаетъ: 1) дорогу Нингута—Гиринъ у д. Лафаджанъ (Лафазань); 2) Одунчень Гиринъ у м. Тіохо, 3) Гиринъ—Сашунъ—въ мѣстности Сашунъ. Рѣка беретъ начало сѣвернѣе Нингутинско-Гиринскаго тракта и имѣетъ общее юго-западное направленіе.

Размѣры рѣки въ общемъ незначительны.

Р. Лаба-хэ становится сплавной въ періодъ половодья, послѣ впаденія въ нее р. Гай-хэ, и служитъ для сплава лѣса.

Р. Лялин-хэ—пересѣкаетъ сѣть дорогъ, ведущихъ къ Харбину съ линіи Гиринъ—Лоашагоу—Бодунэ.

Истоки рѣки находятся въ отрогахъ хребта Лоэ-линь; общее направленіе на западъ-сѣверо-западъ. Длина теченія около 300 вер.. Ширина: 1) на высотѣ г. Учантинъ—не менѣе 30 с.; 2) послѣ сліянія съ р. Моню-хэ—до 80 саж.; а далѣе до 100 саж., но между переправой Вай-цзя-чуан-коу и переправой изъ м. Сы-хэ-четъ — въ г. Лялин-цанъ, 15—35 саж., при глубинѣ 5 фт..

Глубина: 1) на высотѣ г. Учантинъ—бродъ глубиной 4 фт., 2) послѣ сліянія съ р. Моню-хэ—10 фт. и болѣе, но чѣмъ ниже, тѣмъ болѣе рѣка мельчаетъ и, наконецъ, впадаетъ въ р. Сунгари дельтой глубиной 1—1½ фт..

Скорость теченія въ среднемъ 1½ фт. въ сек..

Дно, большею частью, песчаное; мѣстами иловатое.

Рѣка Лялин-хэ несудоходна въ самую высокую воду, но, присоединивъ къ себѣ верхніе притоки, она становится сплавной.

Въ общемъ, обладая шириной 30—100 саж., 16-ю паромными переправами, будучи мѣстами переходима въ бродъ, р. Лялин-хэ имѣетъ лишь тактическое значеніе.

Р. Моню-хэ, по направленію своего теченія, пересѣкаетъ пути изъ г. Учантинъ къ участку желѣзной дороги Ажехэ-Вейсухэ.

Рѣка служитъ для сплава лѣса.

Вообще, рѣки Учантинскаго раіона текутъ въ очень низкихъ долинахъ, въ дожди, повидимому, заливаемыхъ; это обстоятельство служитъ одной изъ причинъ, что вблизи рѣкъ никто не живетъ; долина на 2—3 и болѣе вер. отъ рѣки представляетъ или отличные луга, или заросла ивовыми кустарниками.

Р. Аже-хэ, по своему положенію, пересѣкаетъ: 1) направленіе Пинчжоу—Харбинъ и Пинчжоу—Лялинцанъ, 2) желѣзную дорогу у ст. Маошань и Аже-хэ, 3) на участкѣ Маошань—Аже-хэ течетъ южнѣе и параллельно желѣзной дорогѣ, въ разстояніи около 10 вер. отъ нея.

Истоки рѣки находятся въ тайгѣ хребта Джанъ-гуань-цай-линъ. Устье въ 9 вер. ниже г. Харбина.

Для сплава рѣка недоступна по чрезмѣрной извилистости теченія въ мѣстахъ обильныхъ лѣсомъ.

Р. Маен-хэ пересѣкаетъ два раза желѣзную дорогу восточнѣе станціи Имяньпо, течетъ сѣвернѣе и параллельно желѣзной дорогѣ отъ ст. Шитахэдза до ст. Имяньпо; лѣвобережной ея долиной идетъ дорога отъ г. Сань-Сина черезъ Кайги къ желѣзнодорожной станціи Имяньпо или къ г. Учантинъ.

Истоки рѣки вблизи хреб. Лоэ-линъ въ узкой котловинѣ на абсолютной высотѣ 1.400 фт.. Протяженіе около 250 вер..

Р. Мудан-дзянъ беретъ начало въ хребтѣ Инно, впадаетъ въ Сунгари у г. Сань-Сина; общая длина теченія 440 вер.; общее направленіе—близкое къ меридіану, съ выпуклостью, въ раіонѣ г. Пингуты, обращенной къ юго-востоку.

Ширина у истоковъ 3—5 шаг.; у г. Одунчена 20 саж.: у дороги Омосо—Одунченъ (д. Санчагоу) 20—25 саж.; у г. Нингуты 80—90 саж.; въ нижнемъ теченіи 150 саж..

Глубина въ верхней части рѣки около 2 фт.; ниже г. Одунчена глубина 1—1½ саж.; у дороги Омосо—Одунченъ 7—10 фт. ниже г. Тунгинчинъ и у г. Нингуты—до 1 саж.; у дороги Полтавка—Нингута до 1½ саж., но немного ниже (у острова) есть бродъ; въ нижнемъ теченіи 4—5 фт..

Дно преимущественно песчано-каменистое, мѣстами болотистое.

Скорость теченія вообще значительна на столько, что зимой, несмотря на сильные морозы, нѣкоторыя мѣста не замерзаютъ; въ среднемъ—5 фт. въ сек..

Переправы: 1) Паромы: въ 1½ вер. ниже г. Одунчена—только въ половодье, а вообще бродъ; у д. Санчагоу—на лѣтней дорогѣ Омосо-Одунченъ; два парома—на дорогахъ изъ г. Тунгинчина въ г. Нингуту; у г. Нингуты—4 шестовыхъ, изъ нихъ паромъ у дороги Хунчунъ—Нингута можетъ одновременно поднять 3 запряженныхъ двуколки или 18—20 чел. съ 18—20-ю лошадьми; на дорогѣ Нингута—Полтавка, у желѣзнодорожнаго моста; наконецъ, на дорогѣ Сань-Синъ—Ажехэ. 2) Броды: въ 1½ вер. ниже г. Одунчена, съ глубиной 4 фт.—конный (ниже паромной переправы у д. Салинжанъ); ниже устья р. Хемахэдза (въ сухое время); у дороги Полтавка—Нингута—у острова (ниже парома).

Р. Мудан-дзянъ доступна для сплава, начиная отъ г. Нингуты; но въ дѣйствительности сплавъ производится въ очень ограниченныхъ размѣрахъ; сплаву мѣшаютъ пороги: 1) выше г. Нингуты на участкѣ около оз. Бей-ху-ту (Ни-ту-ху); 2) ниже желѣзнодорожной линіи. Кромѣ того искусственные пороги устраиваются рыбаками для ловли рыбы.

Въ общемъ, р. Мудан-дзянъ имѣетъ лишь тактическое значеніе, и при этомъ только ниже г. Одунчена.

Р. Има-хэ (Инма-хэ, Іоман-хэ) беретъ начало въ сѣверныхъ склонахъ хребта Маянь, впадаетъ въ р. Сунгари въ 12 вер. ниже желѣзнодорожнаго моста Лоашагоу, имѣетъ общее направленіе близкое къ меридіану и пересѣкаетъ: 1) сѣть путей изъ г. Гирина на г. Мукденъ, Куань-чэнцзы и Бодунэ; 2) Китайскую-Восточную желѣзную дорогу, у ст. Іоманъ; 3) направленіе Мукденъ—Лоашагоу, у того же пункта.

Глубина на всемъ теченіи допускаетъ переправу въ бродъ, причемъ броды весьма часты, неглубоки и удобны, но въ нѣкоторыхъ мѣстахъ глубина рѣки доходитъ до 2 саж..

Въ сухое время года рѣка вообще доступна для перехода въ бродъ. Въ половодье же переправа производится на паромахъ и узкихъ челнокахъ, причемъ паромы имѣются на всѣхъ большихъ дорогахъ, пересѣкающихъ рѣку; подъемная сила ихъ и размѣры достаточны для 2-хъ нагруженныхъ двуколокъ безъ запряжки.

Р. Итун-хэ беретъ начало въ хребтѣ Кулэ, впадаетъ въ р. Има-хэ, въ 25 вер. ниже ст. Іоманъ, имѣетъ общее меридіональное направленіе и пересѣкаетъ: 1) мандаринскую дорогу Гиринъ—Мукдэнь у г. Итун-чжоу; 2) большую дорогу Гиринъ — Куань-чэн-цзы; 3) желѣзную дорогу и направленіе Куань-чэн-цзы—Лоашагоу, между ст. Куань-чэн-цзы и Мей-ша-цзы.

Переправы: 1) выше г. Куань-чен-цзы рѣка во многихъ мѣстахъ переходима въ бродъ; 2) два моста и бродъ у г. Куань-чен-цзы; 3) желѣзнодорожный мостъ между ст. Куань-чен-цзы и Мэй-ша-цзы; 4) два деревянныхъ высокихъ моста, на сваяхъ, и 4 парома на участкѣ до устья (изъ нихъ самый нижній по дорогѣ Као-шантунъ—Гиринъ).

Р. Хулан-хэ. Среди впадающихъ въ Сунгари рѣчныхъ потоковъ рѣка Хулан-хэ занимаетъ третье мѣсто по значительности (Нонни и Мудан-дзянъ).

Длина ея достигаетъ 350 вер.. Имѣя развитую систему притоковъ, она полноводна и является значительной рѣкой, пригодной для сплава и для судоходства. Истоки Хулан-хэ залегаютъ на склонахъ водораздѣльнаго хребта Фыйшуйлина, въ той его части, которая образована отдѣльными горными массивами, скрывающими въ своихъ нѣдрахъ каменный уголь.

По своимъ свойствамъ Хулан-хэ является равнинной рѣкой спокойнаго теченія; русло ея песчано, боковые протоки встрѣчаются рѣдко. Ширина рѣки отъ Хуланчена до устья достигаетъ 60—75 саж. въ низкую воду, а въ высокую—до 150 саж.; отъ Хуланчена до р. Тункень-хэ ширина Хулани составляетъ около 50 саж., а выше, постепенно уменьшается до 15 саж..

Въ отношеніи глубины необходимо отмѣтить, что Хулан-хэ имѣетъ перекаты съ наименьшей глубиной въ мелководье 2—2½ фт., обычная же глубина рѣки отъ 3 до 8 фт..

Р. Балан-хэ длиною около 200 вер., имѣетъ въ низовьяхъ ширину 10—15 саж. и глубину 3—4 фт. при быстромъ теченіи и прозрачной водѣ; хотя нижній ея плесъ раскинулся по равнинѣ, но верховье и среднее теченіе заключены въ горахъ, такъ что характеръ рѣки сохраняется горнымъ до устья. Судоходство по ней невозможно изъ-за каменистости ложа русла и быстроты теченія, но для сплава лѣса она служитъ съ успѣхомъ.

Р. Таван-хэ, впадающая въ Сунгари слѣва двумя рукавами, представляетъ потокъ значительныхъ размѣровъ, вытекающій изъ горъ, покрытыхъ тайгой. Длина ея болѣе 400 вер.. Теченіе Таван-хэ изслѣдовано лишь на 70 вер. ея нижняго плеса, отличающагося сильной извилистостью.

Въ среднюю воду глубина плесовъ Таван-хэ 5—15 фт., съ преобладаніемъ 8 фт.; на перекатахъ глубина въ общемъ 3—4 фт., а во время малой воды и 2 фт.. Теченіе Таван-хэ быстрое, имѣющее скорость не менѣе 5 вер. въ часъ.

Малопригодная для судоходства, Таван-хэ въ большихъ размѣрахъ можетъ служить для сплава дровъ и бревенъ, заготовляемыхъ въ верхнихъ ея лѣсахъ.

ГЛАВА 3-я.

Климатъ Сѣв. Маньчжуріи.

Климатъ Хей-лунь-цзянской провинціи.

Главнымъ факторомъ, обусловливающимъ климатическія условія Хей-лунь-цзянской провинціи, является положеніе ея на окраинѣ обширныхъ степныхъ пространствъ центральной Азіи, оказывающихъ громадное вліяніе на барометрическое давленіе, воздушныя теченія, осадки и облачность всей восточной части материка. Сущность этого вліянія заключается въ томъ, что обширныя пустыни центральной Азіи, вслѣдствіе своей способности быстраго нагрѣванія и охлажденія, вызываютъ особенно интенсивные про-

цессы разряженія и уплотненія воздуха, что вызываетъ довольно сильные вѣтры того или иного направленія.

Зимнія воздушныя теченія, направляясь съ суши къ морю, увеличиваютъ и безъ того низкую температуру провинціи, унося съ собою влажность и способствуя сильному выдѣленію почвой теплоты.

Въ противоположность этому лѣтнее воздушное теченіе, возникая надъ Великимъ Океаномъ, насыщаясь тамъ водяными парами, осаждаетъ ихъ затѣмъ на сушѣ.

Кромѣ этого главнаго фактора, на климатъ провинціи вліяютъ также особенности устройства ея поверхности: горные массивы, равнинныя пространства, богатство лѣсовъ, водъ и болотъ. Эти особенности придаютъ климату въ различныхъ частяхъ провинціи своеобразный характеръ.

Весна начинается поздно и, въ общемъ, непродолжительна, около 3 мѣсяцевъ. Въ концѣ марта и въ апрѣлѣ температура хотя и начинаетъ быстро повышаться днемъ, но по ночамъ продолжаются заморозки. Рѣзкая разница ночной и дневной температуры задерживаетъ развитіе растительности тѣмъ сильнѣе, чѣмъ дальше къ западу.

На ряду съ рѣзкостью колебаній температуры, также увеличиваются въ направленіи съ востока на западъ продолжительность весны и быстрота ея перехода къ жаркому лѣту: наиболѣе продолжительна весна въ области горныхъ хребтовъ, гдѣ густой покровъ растительности защищаетъ глубоко промерзшую землю отъ солнечныхъ лучей.

Весеннихъ дождей въ провинціи вообще весьма недостаточно. Въ лѣсистыхъ мѣстностяхъ недостаточность дождей восполняется обильной росой, которую, благодаря холоднымъ ночамъ, осаждаютъ испаренія, въ изобиліи поднимающіяся изъ промерзшихъ подпочвенныхъ слоевъ земли. Въ безлѣсныхъ же пространствахъ, не испытывающихъ такого благотворнаго вліянія росы, степи и пахотныя поля нерѣдко страдаютъ отъ весенней засухи.

Въ общемъ, весна отличается ясной, почти безоблачной погодой; туманы бываютъ лишь къ концу весны и только въ глубокихъ ущельяхъ горныхъ хребтовъ, куда нѣтъ доступа вѣтрамъ.

Лѣто продолжается отъ $2^1/_2$ до 3 мѣсяцевъ, а именно: съ 1 іюня и по конецъ августа въ приенисейской долинѣ

и до половины августа въ нагорныхъ раіонахъ провинціи. Въ Цицикарѣ наибольшая жара бываетъ обыкновенно во второй половинѣ іюля и доходитъ до+38° Р., что объясняется сильнымъ нагрѣваніемъ цицикарскихъ степей; въ Мэргеньскомъ же раіонѣ жара значительно умѣряется большой влажностью воздуха. Самая высокая температура бываетъ на Хулунбуирскомъ плоскогорьѣ, наиболѣе удаленномъ отъ моря, и доходитъ до+40°Р..

Лѣтній періодъ дождей не всегда приходится въ одно и тоже время; неодинакова также и его продолжительность. Въ іюнѣ, въ равнинныхъ частяхъ провинціи, дожди обыкновенно незначительны и часто, какъ напр. въ Цицикарскомъ раіонѣ, недостаточны для нормальнаго хода растительной жизни. Болѣе крупные и затяжные дожди, переходящіе въ ливни, начинаются приблизительно съ половины іюля и съ перерывами въ 3—4 дня продолжаются до половины августа. При этомъ они обыкновенно раньше начинаются на востокѣ и запаздываютъ въ направленіи къ западу.

Осень. Началомъ осени можно считать половину августа въ нагорной части провинціи и конецъ августа въ присунгарійской долинѣ. Въ началѣ сентября на хребтахъ горъ выпадаетъ снѣгъ, но быстро таетъ подъ жаркими еще лучами дневного солнца; съ 15 сентября всѣ перевальные хребты бѣлы отъ покрывающаго ихъ снѣга; въ началѣ октября уже всѣ ночи морозны, и теплые промежутки постепенно сокращаются въ пользу холодныхъ, температура которыхъ колеблется отъ 2—3°Р. холода до 8°Р. тепла.

Во второй половинѣ октября замерзаютъ мелкія рѣки раіона, а къ концу мѣсяца сковывается льдомъ и сама Сунгари. Такимъ образомъ, осень продолжается не болѣе $2^1/_2$ мѣсяцевъ. Дожди прекращаются во второй половинѣ августа, и вплоть до морозовъ, почти непрерывно, стоитъ ясная и сухая погода; пасмурные дни очень рѣдки и никогда не превышаютъ 10—15 дней за всю осень. Эта продолжительная ясная погода и теплые дни дѣлаютъ осень самымъ здоровымъ временемъ года.

Зима. Наступленіе зимы происходитъ скачками, особенно рѣзкими въ западной гористой части провинціи,

какъ наиболѣе удаленной отъ моря. Въ октябрѣ здѣсь уже всѣ ночи морозны, и съ половины этого мѣсяца замерзаютъ небольшія рѣки. Значительныя рѣки, какъ Аргунь, Амуръ, становятся окончательно въ концѣ октября или въ началѣ ноября. Навигація по Сунгари прекращается въ концѣ октября, но льдомъ рѣка покрывается иногда только къ 20 ноября; толщина льда на Сунгари достигаетъ 3 фт..

Съ ноября преобладающими становятся с.-з., сѣв. и западные вѣтры, и наибольшей силы достигаютъ въ декабрѣ, когда наблюдаются и самые сильные морозы. Въ отношеніи осадковъ зима въ провинціи очень бѣдна: за исключеніемъ области горныхъ хребтовъ, снѣга почти не бываетъ.

Всю зиму, въ общемъ, стоитъ ясная и сухая погода.

Переходъ къ теплому времени совершается такими же скачками, какъ и въ началѣ зимы, и наблюдается со второй половины февраля.

Такимъ образомъ, продолжительность зимы нужно считать не менѣе $4^1/_2$ мѣсяцевъ.

Въ отношеніи вліянія на здоровье населенія, климатъ провинціи слѣдуетъ признать благопріятнымъ, за исключеніемъ небольшихъ сравнительно раіоновъ.

Вредныя для здоровья испаренія часто бываютъ въ дебряхъ Б. Хингана; въ другихъ раіонахъ вредными считаютъ Хуланьскій, Баяньчжоускій округа и мѣстность вдоль лѣваго берега р. Номинь, и по притокамъ р. Хулань —Угинъ и Вэйсу. Въ первыхъ двухъ округахъ жители часто подвергаются заболѣванію тифозной лихорадкой; причиной заболѣванія служитъ избытокъ воды послѣ разливовъ р.р. Сунгари и Хулань, застаивающей въ канавахъ и болотахъ. Въ остальныхъ частяхъ провинціи сырость не оказываетъ на здоровье вреднаго вліянія; но необходимо всегда имѣть въ виду рѣзкость колебаній дневной и ночной температуръ, особенно сильную весной и въ концѣ лѣта.

Климатъ Гиринской провинціи.

Гиринская провинція входитъ въ составъ области мусоновъ, всецѣло обусловливающихъ ея климатическія особенности въ разныя времена года.

Отъ регулярнаго направленія вѣтровъ зависитъ періодичность облачныхъ и дождливыхъ дней въ провинціи.

По временамъ года климатъ провинціи представляетъ слѣдующія особенности:

Зима сопровождается вѣтрами С. и С.-З.; она устанавливается обыкновенно въ ноябрѣ.

Это время года отличается сухостью, малоснѣжностью, ясностью неба, очень низкой температурой, отсутствіемъ оттепелей и отличною проходимостью всѣхъ дорогъ. Въ Харбинѣ морозы доходятъ иногда до—28°Р.

Въ г. Пингутѣ морозы доходятъ до—30°Р., часто при рѣзкихъ, сильныхъ вѣтрахъ, переходящихъ иногда въ бури; рѣки сковываются льдомъ толщиною до $1^1/_2$ арш..

Весна наступаетъ въ провинціи въ концѣ февраля или началѣ марта, и характеризуется постепеннымъ таяніемъ снѣговъ, большею частью слабыми ледоходами на рѣкахъ, незначительными разливами послѣднихъ, вѣтренностью, причемъ смѣна муссоновъ вызываетъ рѣзкія перемѣны въ погодѣ и, нерѣдко, значительное количество осадковъ, выпадающихъ въ видѣ снѣга или дождя. Вообще природа весной быстро оживаетъ, и погоды отличаются сравнительной ясностью.

Въ горной части Гиринской провинціи таяніе снѣговъ наблюдается во второй половинѣ января и въ февралѣ, но какъ въ февралѣ, такъ и въ мартѣ нерѣдко вновь наступаетъ холодная погода съ сильными вѣтрами, иногда съ вьюгами. Вообще же въ мартѣ, апрѣлѣ и первой половинѣ мая тамъ стоитъ сухая солнечная погода; дожди выпадаютъ рѣдко.

Лѣто устанавливается въ маѣ и характеризуется вѣтрами Ю. и Ю.-В., высокой температурой и сильной влажностью.

Въ западной части Гиринской провинціи во второй половинѣ мая можно наблюдать днемъ нерѣдко+22°Р. и выше. Такая же жара продолжается и въ іюнѣ, но начинающіеся съ этого мѣсяца дожди значительно понижаютъ общую температуру воздуха и идутъ по 2—3 дня подърядъ. Съ августа дожди выпадаютъ рѣдко, жара спадаетъ и наступаетъ прекрасная ровная погода, но уже во второй половинѣ августа случаются очень холодные дни и, особенно, ночи. Начало сентября не отличается отъ августа, и послѣ полудня температура всегда показываетъ+20°Р. въ тѣни; но къ половинѣ сентября она замѣтно понижается.

Въ восточной части провинціи періодъ дождей начинается съ половины мая, и лишь въ видѣ исключенія, съ начала іюня, и продолжается до 20-хъ чиселъ іюля.

Въ общемъ, наблюденія состоянія лѣта въ Гиринской провинціи указываютъ на относительную влажность этого времени года—со второй половины мая до конца іюля (рѣже до августа), и на наиболѣе высокую температуру въ іюлѣ и августѣ, которая, однако, переносится нетрудно, благодаря обилію влаги. Это время года характеризуется разливами рѣкъ и сильной порчей дорогъ.

Осень устанавливается обыкновенно въ половинѣ сентября, когда температура замѣтно понижается, деревья желтѣютъ и уборка полей близится къ концу.

Въ общемъ выводѣ, осень есть лучшее время года и сопровождается ясной, солнечной погодой, большею частью тихой (лишь въ западной части Гиринскаго раіона наблюдаются во второй половинѣ сентября иногда сильные вѣтры). Первые заморозки въ восточной части Гиринской провинціи начинаются въ началѣ сентября въ Бодунэ и около половины сентября—въ Куань-чен-цзы.

Число дней съ осадками въ провинціи осенью незначительно.

Вслѣдствіе господства муссоновъ, Гиринская провинція, какъ и вся Маньчжурія, представляетъ рѣзко отличающіеся періоды года: сухая, ясная, суровая зима и влажное, облачное, жаркое лѣто, т.-е., климатъ является континентальнымъ —зимой, морскимъ—лѣтомъ. Весна и осень принадлежатъ къ тому или другому періоду года большей или меньшей своей частью, въ зависимости отъ времени смѣны муссоновъ.

Несмотря на такую разницу въ климатѣ по временамъ года, на довольно рѣзкія колебанія температуры въ теченіе дня и ночи, климатъ слѣдуетъ считать здоровымъ. Постояннымъ движеніемъ воздуха, обиліемъ солнечнаго свѣта въ связи съ отличнымъ качествомъ воды, можно объяснить отсутствіе заболѣваній, несмотря на въ высшей степени антисанитарныя условія населенныхъ пунктовъ. Обиліе влаги лѣтомъ дѣлаетъ засухи рѣдкимъ явленіемъ, и обезпечиваетъ хорошіе урожаи, т.-е. климатъ провинціи вполнѣ благопріятенъ также для земледѣлія.

Въ смыслѣ вліянія на военныя операціи лучшимъ временемъ года слѣдуетъ признать осень, затѣмъ зиму и раннюю весну. Поздняя весна и особенно лѣто, вслѣдствіе массы осадковъ, характеризуется порчей путей и превращеніемъ большинства ничтожныхъ рѣкъ въ тактическія препятствія.

ГЛАВА 4-я.

Пути сообщенія.

1) Желѣзныя дороги.

а) *Китайская-Восточная желѣзная дорога*, являясь звеномъ Великаго Сибирскаго пути, соединяетъ черезъ Маньчжурію Забайкальскую область съ Южно-Уссурійскимъ краемъ Приморской области, а посему имѣетъ для Россіи важное государственное значеніе.

Постройка дороги, а затѣмъ ея эксплоатація, были поручены частному Обществу подъ высшимъ надзоромъ и руководствомъ Русскаго Правительства, въ лицѣ министерства финансовъ, подъ которымъ находится и нынѣ, и которое приняло на себя гарантію капиталовъ Общества. По прошествіи 36 лѣтъ со времени окончанія сооруженія линіи дороги и открытія по ней движенія Китайское Правительство въ правѣ выкупить эту линію, возмѣстивъ Обществу полностью всѣ затраченные капиталы. По истеченіи же 80-лѣтняго срока пользованія Обществомъ дорогою Китайское Правительство вступаетъ безплатно во владѣніе таковою.

Длина магистрали отъ ст. Маньчжурія до ст. Пограничная всего 1390 вер. (отъ ст. Маньчжурія до Харбина —876 и отъ Харбина до ст. Пограничная—514 вер). Ширина колеи установлена одинаковая съ русскими желѣзными дорогами, т.-е. 5 фт..

Кромѣ техническихъ трудностей, обусловливаемыхъ рельефомъ мѣстности, пришлось преодолѣть мостовыми сооруженіями массу рѣкъ и водостоковъ. Здѣсь находятся самыя крупныя сооруженія: тоннель черезъ Б. Хинганъ длиною 1335 саж. и мосты черезъ р. Сунгари—445 саж., черезъ р. Нонни—325 саж..

На западѣ связующимъ звеномъ между Китайской-Восточной и Забайкальской дорогами служитъ вѣтвь ст. Маньчжурія—Китайскій разъѣздъ; на востокѣ: ст. Пограничная—ст. Кетрицево Уссурійской жел. дороги.

Отъ магистральной линіи у Харбина отдѣляется Южно-Маньчжурская вѣтвь линіи, направляющаяся черезъ Куань-чен-цзы и Мукдэнь на Ляодунскій полуостровъ къ Дальнему (Дайренъ) и Портъ-Артуру.

Участокъ Южно-Маньчжурской вѣтви къ югу отъ ст. Куань-чен-цзы нынѣ находится въ арендномъ пользованіи у Японіи.

Всего на дорогѣ имѣется 68 станцій, изъ нихъ 13 съ паровозными депо; мостовъ 586, изъ нихъ длиною болѣе 200 саж.—3 (Сунгари 1-я—445 с., Сунгари 2-я—345 саж., Нонни—325 саж.); длиною отъ 100 до 200 саж.—4 (изъ нихъ наибольшій черезъ р. Мудан-цзянъ—195 саж.); отъ 60 до 100 саж.—12; отъ 15 до 60 саж.—55 и 511 мостовъ длиною менѣе 15 саж.. Тоннелей—4; изъ нихъ Хинганскій —1335 саж.; три тоннеля (Даймагоу)—190, 75 и 50 саж..

Участокъ Южно-Маньчжурской желѣзной дороги южнѣе Куань-чен-цзы, перешедшій, какъ указано выше, въ руки японцевъ, тотчасъ же былъ перешитъ ими на узкую колею японскихъ желѣзныхъ дорогъ.

б) *Линія Гиринъ—Куань-чен-цзы.* Въ договоръ, заключенный весною 1907 г., по которому Японія передала въ вѣдѣніе Китая желѣзнодорожный участокъ Мукдэнь—Синминфу, вошли также и условія постройки новой дороги изъ Гирина въ Куань-чен-цзы. По этому договору Японіи предоставлялось право на участіе въ этомъ предпріятіи въ половинномъ размѣрѣ, но уже тогда, при заключеніи договора, при болѣе детальномъ разсмотрѣніи его смысла, видно было, что эта линія фактически будетъ находиться въ распоряженіи Южно-Маньчжурской желѣзной дороги.

Изысканія указаннаго пути были произведены въ теченіе 1907—9 г..

Въ теченіе этого же времени нѣсколько разъ приступали къ закупкѣ матеріаловъ, но китайское правительство тормозило веденіе дѣла до тѣхъ поръ, пока Японія не приняла рѣшительнаго шага и не принудила китайцевъ на особое соглашеніе.

Серьезныя работы начались лишь въ 1910 г.; всю линію предполагалось открыть для движенія къ зимѣ 1911 г., однако работы затянулись, и дорога открыта лишь въ концѣ 1912 года.

Стоимость всей линіи, включая станціонныя постройки и подвижной составъ, равна приблизительно около 8.500.000 рубл..

Разстояніе отъ Куань-чен-цзы до Гирина около 120 вер.; колея дороги—общекитайская, т.-е. 4 фт. 8½ дюйм.

Значеніе этой линіи въ военномъ отношеніи не велико, но если она будетъ продолжена отъ Гирина на соединеніе съ корейскими дорогами къ г. Хоріенгу и далѣе до моря, то стратегическое значеніе линіи станетъ очевидно громаднымъ.

в) *Цзинь-чжоу — Цицикаръ — Айгунъ.* Данная линія является лишь проектомъ и вытекаетъ изъ давнишняго рѣшенія Китая продолжить Тянь-цзинь—Синминтинскую линію въ Маньчжурію.

Указанная линія, имѣющая цѣлью соединить Ляодунскій заливъ съ Амуромъ, намѣчена въ южной своей части на территоріи Маньчжуріи (отъ г. Цзинь-чжоу до „Ивовой изгороди"), затѣмъ въ средней части, наиболѣе значительной по длинѣ, по Монголіи (по кочевьямъ, такъ называемыхъ, „внутреннихъ монголовъ") отъ „Ивовой изгороди" до Цицикара и, наконецъ, въ сѣверной части снова по Маньчжуріи отъ Цицикара черезъ Мэргень до Айгуна.

Больше всего техническихъ трудностей представитъ сооруженіе сѣвернаго участка дороги отъ Цицикара и, въ особенности, отъ Мэргеня до Айгуна, такъ какъ здѣсь придется прорѣзать горный хребетъ Мал. Хингана.

Проектируемая Китайскимъ Правительствомъ дорога должна имѣть для Китая несомнѣнно весьма важное значеніе какъ въ экономическомъ и политическомъ отношеніяхъ, такъ и въ военномъ.

Проведеніе рельсоваго пути дастъ сильный толчокъ китайской колонизаціи Вост. Монголіи и Сѣв. Маньчжуріи, энергично производящейся и нынѣ, что несомнѣнно вызываетъ увеличеніе количества грузовъ, которые явятся матеріаломъ перевозки для новой дороги.

Заселеніе указанныхъ областей надежнымъ китайскимъ элементомъ въ свою очередь облегчитъ Китаю его политическое положеніе въ В. Монголіи и С. Маньчжуріи.

Въ стратегическомъ отношеніи проектируемая дорога дастъ возможность Китаю перебросить свои войска къ западному участку Китайской-Восточной желѣзной дороги и стянуть ихъ непосредственно къ нашей границѣ; вмѣстѣ съ тѣмъ новая дорога удвоитъ коммуникаціонную линію, ведущую съ юга Маньчжуріи, что дѣлаетъ эту дорогу опасной для насъ на случай осложненія съ Японіей.

Помимо указаннаго для Россіи проектируемая дорога невыгодна и потому, что, особенно на участкѣ Цзинь-чжоу—Цицикаръ, она будетъ отвлекать отъ Китайской-Восточной жел. дороги грузы, даже въ раіонѣ, непосредственно примыкающемъ къ этой послѣдней дорогѣ; кромѣ того новый путь можетъ отвлечь часть экспортныхъ перевозокъ, направляющихся нынѣ на Владивостокъ или на Харбинъ—Куань-чен-цзы. Такимъ образомъ, проектируемая линія несомнѣнно будетъ способствовать уменьшенію перевозокъ на Китайской-Восточной жел. дорогѣ и, слѣдовательно, повела бы къ пониженію ея доходности.

2) Водные пути

Первое мѣсто среди притоковъ Амура по развитію судоходства занимаетъ р. *Сунгари*, протекающая по Сѣв. Маньчжуріи.

Въ 1904 г. во время войны съ Японіей рѣка эта была изслѣдована и обставлена указательными знаками на протяженіи 653 вер. между г. Харбиномъ и устьемъ. Еще недавно можно было смотрѣть на Сунгари какъ на рѣку, находящуюся въ сферѣ вліянія Россіи, почему и затрачивались средства на улучшеніе ея судоходныхъ условій.

Пароходство въ настоящее время производится по всей Сунгари, а также по Нонни и Сун-хуа-дзяну до Цицикара и Гирина, на протяженіяхъ: 855 в. по Сунгари, 306 в. по Сун-хуа-дзяну и на 408 в. по Нонни, или всего на 1569 в.; такъ какъ пароходы могли бы подниматься еще на 56 вер. выше Гирина и верстъ на 50 выше Цицикара, а также заходить въ доступные судамъ притоки Сунгари (Хулан-хэ, Таван-хэ и Мудан-цзянъ), то полная длина пригодныхъ для судоходнаго движенія путей сунгарійской сѣти должна составлять не менѣе 2000 вер..

Судоходныя свойства. Сунгари представляетъ на всемъ своемъ протяженіи въ 885 вер. отъ устья Нонни до Амура рѣку равниннаго характера и значительную по размѣрамъ: ея теченіе плавно, повороты описаны радіусами отъ 300 саж. и до нѣсколькихъ верстъ; обычная нормальная ширина рѣки около полуверсты, глубина въ плесахъ отъ одной до 2—3 саж. и на перекатахъ отъ 3 до 6 фт.; ея скорости, составляющія отъ 2 до 5 фт. въ секунду на плесахъ и отъ 3½ до 7 фт. на перекатахъ,—не чрезмѣрны.

Благодаря мелководью перекатовъ (особенно 25-ти верстнаго Сань-синскаго, Лаолами), Сунгари доступна для судовъ съ осадкой, не превышающей 3 фт.. По Сун-хуа-дзяну и Нонни пароходное движеніе слабо.

Періодъ навигаціи. Средняя продолжительность свободнаго отъ ледянаго покрова состоянія Сунгари достигаетъ 7 мѣсяцевъ. Время вскрытія рѣки и очищенія ея отъ льда относится къ концу марта и началу апрѣля.

Осенью ледоходъ на рѣкѣ дружнѣе, наблюдаясь всюду между 1—15 ноября; но шуга начинаетъ показываться уже со второй половины октября: эта первая шуга не всегда прекращаетъ судоходство, ибо исчезаетъ вскорѣ послѣ своего появленія и оставляетъ рѣку свободной (между Харбиномъ и Сань-Синомъ) еще дней на десять. Осенній ледоходъ не бываетъ силенъ и, вообще, не опасенъ судамъ.

Въ общемъ, судоходство по Сунгари можетъ производиться выше Сань-Сина съ апрѣля по октябрь включительно.

Судоходство. Сплавъ плотовъ существуетъ лишь на Сун-хуа-дзянѣ, не ниже Гирина; на Сунгари туземцы его не практикуютъ, не умѣя „плотить“ достаточно большіе, въ соотвѣтствіи съ размѣрами рѣки, и крѣпкіе плоты. Сплавъ производится также по притокамъ Сунгари: Цалин-хэ, Таван-хэ и другимъ.

До послѣдняго времени паровой флотъ Сунгари принадлежалъ русскимъ предпринимателямъ; туземный же грузовой флотъ состоялъ изъ парусныхъ джонокъ. Съ 1906 г. появились на рѣкѣ паровыя суда и не русскихъ владѣльцевъ.

Крупнѣйшій Сунгарійскій судовладѣлецъ,—Общество Китайской-Восточной желѣзной дороги, располагаетъ фло-

томъ въ 21 пароходъ и 57 баржей, изъ коихъ 18 деревянныхъ и 39 стальныхъ.

Пароходы обращаются по Сунгари самыхъ различныхъ типовъ; преобладаютъ двухколесные буксиры, затѣмъ слѣдуютъ заднеколесные товаро-пассажирскіе пароходы, берущіе иногда на буксиръ баржи. Имѣются и двухколесные грузовики и пассажиры.

Какъ пароходы, такъ и желѣзныя баржи, обращающіяся на Сунгари, имѣютъ по преимуществу иностранное происхожденіе.

Деревянныя баржи строятся на Шилкѣ (въ Срѣтенскѣ), на Зеѣ (Астрахановкѣ), въ Благовѣщенскѣ, на Уссури—въ Хабаровскѣ и на Иманѣ, и въ Николаевскѣ на Амурѣ.

Паровое судоходное движеніе наблюдается по Сунгари, главнымъ образомъ, на плесѣ между Харбиномъ и Сань-Синомъ; здѣсь рядъ промежуточныхъ пристаней отправляетъ въ Харбинъ хлѣбъ, лѣсъ, дрова и строительный камень. Обслуживая пристань города Хулань-чена, пароходы поднимаются до нея на 30 вер. вверхъ по рѣкѣ Хулан-хэ. Меньшее, но также оживленное движеніе существуетъ на плесѣ Сань-Синъ—Амуръ, по которому проходятъ суда, направляющіяся изъ Харбина и среднихъ пристаней средняго плеса въ Благовѣщенскъ, Хабаровскъ и Николаевскъ. Плаванія по Нонни до Цицикара совершаются почти ежегодно, но еще рѣдки. Наконецъ, подъемы пароходовъ выше Гирина и Цицикара, выше Хулань-чена по Хулан-хэ, по Мудан-цзяну и по Таван-хэ совершаються лишь въ видѣ опыта.

Обычная скорость пароходовъ съ баржами невелика, составляя 3—4 вер. въ часъ (или 70—100 в. въ сутки) противъ теченія и 7—10 вер. въ часъ (или 150—200 вер. въ сутки)—по теченію. Сообразно этому грузовики изъ Харбина приходятъ въ устье Сунгари въ среднемъ черезъ 3—4 сутокъ, а обратно черезъ—7 сутокъ. Пассажирскіе пароходы проходятъ этотъ путь въ $1\frac{1}{2}$—3 сутокъ.

Туземное грузовое судоходство производится по Сунгари на джонкахъ. Джонка представляетъ собою деревянное парусное судно, особеннаго образованія, характеризующееся выгнутымъ плоскимъ днищемъ, приподнятымъ и съуженнымъ по концамъ.

Джонки встрѣчаются грузоподъемностью отъ 800 до 10.000 пудовъ.

Строятся джонки въ Гиринѣ, Сань-Синѣ и Санчжанѣ. Общее число ихъ на Сунгари около 700; онѣ приписаны къ разнымъ пристанямъ и зимуютъ возлѣ нихъ, а именно: въ Гиринѣ, Бодунэ, Харбинѣ, Хуланченѣ и Сань-Синѣ (на Мудан-цзянѣ). Между этими городами, и особенно на плесѣ между Сань-Синомъ и Харбиномъ, движеніе джонокъ очень значительно.

По рѣкѣ джонки идутъ сплавомъ и на парусахъ, а вверхъ—на парусахъ и бичевою тягою на людяхъ.

За стоянку у пристаней и за право плаванія въ нѣкоторыхъ пунктахъ на рѣкѣ взимается китайскими властями съ каждой джонки установленная подать. Для взысканія ея существуетъ особая флотилія казенныхъ и военныхъ китайскихъ джонокъ, станціонирующихъ въ разныхъ мѣстахъ рѣки.

Кромѣ джонокъ туземное судоходство производится по Сунгари и на лодкахъ.

Двѣ лодки, спаренныя досчатымъ помостомъ, образуютъ плотъ, на которомъ сплавляются отъ 200 до 500 пуд. груза; управляется онъ лопатами, а иногда имѣетъ весла и парусъ.

Вверхъ онѣ заводятся бичевой, со скоростью до 30 в. въ сутки.

На Средней Сунгари встрѣчаются большія рыболовныя и дровяныя лодки длиной до 7 саж., представляющія упрощенныя открытыя джонки.

Наконецъ, на Нижней Сунгари, обращаются лодки гольдскаго типа, составленныя изъ трехъ широкихъ кедровыхъ досокъ, шириной до 1 арш. и толщиной въ 1 верш..

Пристани. Пристанями на Сунгари служатъ участки рѣки, въ ихъ естественномъ состояніи, такъ какъ техническихъ работъ по оборудованію пристаней на рѣкѣ не производилось (кромѣ Харбина).

Затоны и заливы. Зимующія на Сунгари суда относятся къ составу Сунгарійской флотиліи, рѣдко покидающей ея воды. Амурскія же суда остаются зимовать на Сунгари лишь когда не успѣютъ до ледохода выбраться на Амуръ. На Сунгари удобнымъ зимовочнымъ пунктомъ является Харбинъ; около него и находитъ пристанище почти весь флотъ; затѣмъ, нѣсколько судовъ могутъ зимо-

вать въ Сань-Синѣ, гдѣ въ устьѣ Вуокон-хэ есть подобіе небольшого и неглубокаго природнаго затона; тамъ же у праваго берега, ниже пристани, можно успѣшно оградиться отъ ледохода сваями и запонями.

Обстановка р. Сунгари была произведена въ 1907—1908 г.г. распоряженіемъ особаго «Воднаго Комитета».

Судоходный фарватеръ Сунгари обставленъ отъ устья до Харбина—653 вер..

Въ виду международнаго значенія Харбина, нахожденія его на узлѣ желѣзныхъ дорогъ, чрезвычайно выгоднаго положенія его относительно всей системы рѣкъ Сунгарійскаго раіона, значенія его, какъ центра бассейна хлѣбной провинціи,—р. Сунгари пріобрѣтаетъ особо важное значеніе, какъ водный путь, связывающій Амуръ на всемъ его протяженіи съ центромъ земледѣльческаго раіона Сѣверной Маньчжуріи. В. Сунгари имѣетъ значительный грузооборотъ, снабжая Приамурье хлѣбомъ изъ Харбинскаго раіона. Исправное состояніе этого пути, находящагося въ завѣдываніи исключительно почти русскаго «Воднаго Комитета», имѣетъ поэтому чрезвычайно серьезное значеніе.

По своему положенію между Амуромъ и Китайской-Восточной желѣзной дорогой, Сунгаріійскій водный путь можетъ имѣть важное значеніе въ случаѣ развитія военныхъ дѣйствій въ Сѣв. Маньчжуріи.

Вслѣдствіе увеличивающагося движенія судовъ по р. Сунгари, можно разсчитывать, что доходы „Воднаго Комитета“ возрастутъ, и явится возможность освѣщать нѣсколько наиболѣе трудныхъ перекатовъ и давать этимъ возможность ночного движенія судовъ, чѣмъ сократится время нахожденія судна въ рейсѣ.

Р. Аргунь—судоходна на всемъ протяженіи отъ пос. Абагайтуевскаго до пос. Усть-Стрѣлочнаго (896,5 вер.). Фарватеръ же ея обставленъ предостерегательными и направляющими сигналами лишь до ст. Олочинской въ 398 в. отъ Усть-Стрѣлки.

Постояннаго пароходнаго сообщенія по Аргуни нѣтъ, и судоходство на ней находится въ первой стадіи развитія. Заходящія изъ Амура суда частныхъ предпринимателей почти никогда не поднимаются выше ст. Олочинской.

Однако производившимися изслѣдованіями опредѣлена возможность мелкаго пароходства не только по Аргуни выше ст. Олочинской, но и по р. Хайлару до устья р. Эминъ-голъ.

Вплоть до Абагайтуевскаго по Аргуни могутъ ходить лишь мелкосидящіе пароходы и предѣльной длины 100 фт.. Поднятъ вопросъ объ устройствѣ правильныхъ почтовыхъ рейсовъ.

Въ экономическомъ смыслѣ рѣка имѣетъ значеніе какъ путь, по которому происходитъ обмѣнъ между Забайкальской и Амурской областями и Маньчжуріей.

Значеніе р. Аргуни серьезно для сбыта хлѣба изъ прилегающихъ къ ней округовъ, въ которыхъ производится болѣе 1.500 т. пуд. хлѣба, и гдѣ цѣны, при невозможности сбыта, падаютъ весьма низко (до 15 коп. за пудъ).

Навигаціонный періодъ на Аргуни продолжается около 5 мѣсяцевъ. Вскрытіе происходитъ между 10 апрѣля и 1 мая, причемъ верховья вскрываются раньше низовьевъ. Продолжительность ледохода около недѣли. Появленіе осенней шуги между 10—20 октября; рѣкоставъ между 18 октября и 6 ноября.

На Аргуни весенній ледоходъ сопровождается поднятіемъ уровня воды въ верхнемъ теченіи на 2—3 арш. выше ординара, въ низовьяхъ—до $1^{1}/_{2}$ саж..

Организація военныхъ перевозокъ по воднымъ путямъ. Р. Сунгари, ведущая въ глубь Маньчжуріи къ важнѣйшимъ ея центрамъ, какъ въ экономическомъ, такъ и въ стратегическомъ отношеніяхъ, можетъ пріобрѣсти для насъ въ случаѣ развитія военныхъ операцій въ С. Маньчжуріи (въ Харбинскомъ раіонѣ) значеніе пути для передвиженія войскъ и подвоза всего имъ необходимаго. Въ случаѣ же, если военныя дѣйствія ограничатся лишь Приморскою областью, то Сунгари можетъ служить путемъ подвоза продовольствія изъ Харбинскаго раіона, а также войскъ и грузовъ, доставляемыхъ по Китайской-Вост. жел. дорогѣ.

Р. Аргунь можетъ, при веденіи военныхъ операцій въ С. Маньчжуріи или въ Амурской области, служить путемъ для подвоза войскамъ мѣстныхъ средствъ продовольствія, на которыя, какъ въ С.З. части Маньчжуріи, такъ и въ Амурской области, разсчитывать невозможно.

3) Грунтовые пути.

Общая характеристика грунтовыхъ путей. По свойству своего полотна всѣ дороги Маньчжуріи принадлежатъ къ грунтовымъ; мощеные участки встрѣчаются какъ рѣдкое исключеніе и на ничтожныхъ протяженіяхъ. Проходимость дорогъ рѣзко зависитъ отъ погоды, грунта и отъ оживленности движенія. Въ виду того, что дороги большею частью не ремонтируются, можно сказать, что, чѣмъ дорога оживленнѣе, тѣмъ она вообще хуже; особенно плохи самые бойкіе большіе тракты.

Причины такого состоянія дорогъ заключаются:

1) въ маньчжурскомъ грунтѣ: породы, легко распускающіяся отъ дождей;

2) въ подпочвенномъ строеніи—большею частью гранитъ, не пропускающій воду;

3) въ примѣненіи китайцами для передвиженія особыхъ двуколочныхъ тяжелыхъ арбъ, которыя сильно размалываютъ полотно;

4) въ отсутствіи ремонта.

Удобнѣе всего дороги осенью и зимою, когда, благодаря постоянной сухой погодѣ, тѣ же арбы совершенно выглаживаютъ ихъ полотно.

Качество полотна дороги въ горныхъ частяхъ вообще лучше, чѣмъ въ равнинныхъ, но за то попадаются дороги, особенно на перевалахъ, заваленныя камнями, или болотистыя даже на скатахъ горъ.

Всѣ лучшія дороги въ гористыхъ частяхъ страны проложены по рѣчнымъ долинамъ. Переходъ изъ одной долины въ другую образуетъ перевалы, совпадающіе съ сѣдловинами хребтовъ; попадаются, впрочемъ, перевалы труднодоступные даже для вьюковъ.

Рѣчныя переправы на дорогахъ находятся въ примитивномъ видѣ: черезъ большинство рѣкъ наиболѣе распространеннымъ способомъ переѣзда являются броды; лишь черезъ большія рѣки, и при этомъ на главныхъ дорогахъ, устроены самые простые паромы.

Пристаней у паромныхъ переправъ обыкновенно нѣтъ, а спуски находятся часто въ томъ видѣ, какъ ихъ создала природа.

Въ горныхъ частяхъ, гдѣ дороги проложены долинами рѣкъ и ручьевъ, войска водой будутъ обезпечены въ изобиліи; при этомъ вода горныхъ рѣкъ Маньчжуріи вообще отличнаго качества. Въ равнинныхъ частяхъ, гдѣ дороги идутъ часто независимо отъ направленія рѣчныхъ долинъ, придется прибѣгать къ колодцамъ, тѣмъ болѣе, что проточная вода, благодаря лессу, несетъ въ себѣ массу осадковъ.

Особенностью большихъ дорогъ являются расположенные вдоль нихъ постоялые дворы черезъ 5—10 вер.. Вдоль главнѣйшихъ дорогъ размѣщены почтовыя станціи.

Распредѣленіе дорогъ на группы. Грунтовые пути Сѣв. Маньчжуріи можно раздѣлить на слѣдующія группы:

I. Отъ границъ Забайкалья къ г. Харбину.

II. Изъ Амурской области къ Цицикару и Харбину.

III. Изъ Приморской области къ Харбину.

IV. Изъ Приморской области и С. Кореи въ С. Маньчжурію.

V. Пути раіона: Цицикаръ—Бодунэ—Куань-чен-цзы—Гиринъ—Харбинъ.

VI. Изъ С. Маньчжуріи въ Южную и Внутреннй Китай.

Важнѣйшими узловыми пунктами С. Маньчжуріи являются: г.г. *Хайларъ, Цицикаръ, Харбинъ, Бодунэ, Гиринъ.*

I. Пути отъ границъ Забайкалья къ Харбину.

Хайларскій раіонъ богатъ путями сообщенія. Съ проведеніемъ Китайской-Восточной желѣзн. дороги усилилось и торговое движеніе по грунтовымъ путямъ. За исключеніемъ небольшого числа песчаныхъ площадей раіона, гдѣ пути иногда теряются изъ вида, на остальныхъ участкахъ дороги удобны для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ. Направленія путей пролегаютъ мимо источниковъ воды, обыкновенно колодцевъ, которые всегда имѣются на разстояніи не болѣе 40 вер. одинъ отъ другого.

Важнѣйшіе узлы путей раіона: г. *Хайларъ*, м. *Гунджуръ* (Ганджуръ) и ст. *Цаганъ.*

Ничтожное количество древесной растительности въ раіонѣ осложняетъ вопросъ о топливѣ. Главнѣйшимъ видомъ топлива, внѣ полосы отчужденія желѣзной дороги,

является скотскій навозъ „аргалъ“, тщательно собираемый на зиму монголами.

Кромѣ небольшого числа повозокъ—*фудутнокъ* съ крытымъ верхомъ, населеніе пользуется двухколесными арбами. Арба состоитъ изъ досчатаго короба или плетеной платформы, укрѣпленныхъ на деревянной оси. Предѣльный грузъ одноконной арбы 20—22 пуд..

Въ арбы запрягаютъ верблюдовъ и быковъ.

Наиболѣе важными путями Хайларскаго раіона являются:

1) *Ст. Цуруxайтуй—Хайларъ.* Дорога эта представляетъ лучшій колесный путь въ раіонѣ изъ Забайкалья, но пролегаетъ по безлюдной и безлѣсной мѣстности. Отдѣляетъ отъ себя вѣтви: а) верстахъ въ 5 отъ Хайлара—къ востоку въ г. Мэргень; б) близъ переправы черезъ р. Аргунь отходитъ дорога на сѣверъ, пересѣкающая рр. Гэнь, Тэлэбуръ и тянущаяся на сѣверъ вдоль Аргуни; в) вблизи ст. Иргайту отдѣляется вѣтвь, идущая къ сѣверу къ группѣ горъ Батуру и соединяющаяся здѣсь съ главной дорогой.

Дорога пересѣкаетъ противъ Ст. Цурухайтуя р. Аргунь, а не доходя 5 вер. до г. Хайлара—рѣку того же имени (паромъ).

2) *Абагайтуй—Хайларъ.* Между указанными пунктами существуютъ двѣ дороги: сѣверная и южная. Сѣверная дорога слѣдуетъ вдоль праваго берега р. Хайларъ; во время дождей движеніе здѣсь совершается обходной дорогой, отходящей отъ Старо-Цурухайтуевской дороги и пролегающей на протяженіи 50 вер. по возвышенному плато съ солеными озерками и гнилыми колодцами. Въ ур. Хорэту отходятъ пути на Хайласуту и ст. Иргайту. Длина сѣверной дороги 140—150 вер..

Южная дорога слѣдуетъ вдоль лѣваго берега р. Хайлара; эта дорога, слѣдующая рядомъ съ желѣзной дорогой, наиболѣе удобна для колеснаго движенія. Отъ нея отдѣляются пути къ озеру Далай-норъ, въ Гунджуръ (Ганьчжуръ) и черезъ Шукшургу въ Долонъ-норъ.

3) *Дорога Хайларъ—Цицикаръ.* Между этими городами существуютъ двѣ большихъ дороги: сѣверная и южная. Для колеснаго движенія сѣверная считается болѣе удобной,

и представляетъ закрытый теперь китайскій казенный почтовый трактъ.

Отдѣливъ на станціи Кукуръ-чжань вѣтвь къ д. Мэлейсы (въ Бутху), сѣверная дорога проходитъ черезъ ст. Шицзы и Ганъ-цзинъ-тайцзы, и спускается по слегка волнистой мѣстности къ р. Нонни, текущей въ глинисто-песчаныхъ берегахъ. Ширина протоки 100—120 шаг. и главнаго русла—150 шаг.. Переправа на паромѣ. Черезъ 2 версты за переправой дорога выходитъ на трактъ изъ Благовѣщенска, и еще черезъ $1^1/_2$ вер. приводитъ къ сѣвернымъ воротамъ Цицикара.

Протяженіе этого тракта около 400 вер.. Отъ Хайлара до ст. Баримъ трактъ идетъ параллельно желѣзной дорогѣ, сходя мѣстами на колесную дорогу, проложенную у самаго желѣзнодорожнаго полотна во время его постройки; отдѣлившись у ст. Баримъ, дорога снова спускается къ ней по р. Хэнь-голу, и отъ Саратанскаго перевала до Цицикара отклоняется къ сѣв.-востоку отъ желѣзной дороги верстъ на 50 у ст. Кукуръ.

Другая значительная дорога изъ Хайлара въ Цицикаръ извѣстна у туземцевъ подъ именемъ *Таршицзанъ*. Она значительно короче почтоваго тракта (360 вер.), но пользуются ею мало, вслѣдствіе безлюдности прилегающей къ ней мѣстности. Къ Таршинской же дорогѣ выходитъ дорога изъ Хайлара къ верховьямъ Чола.

Трактъ Хайларъ—Цицикаръ, съ проложеніемъ желѣзной дороги между этими городами, утратилъ свое прежнее значеніе магистральнаго пути изъ Забайкалья въ Сѣв. Маньчжурію.

4) *Дорога Цицикаръ—Хулань-ченъ* (Хулань-фу). Кратчайшая дорога между этими городами проходитъ по выходѣ изъ Цицикара на дд. Ван-цзя-тунь, Сяо-лин-цзы и Цзюдао-гоу. Этотъ участокъ дороги пересѣкаетъ систему канавъ и рукавовъ, почему имъ пользуются только зимой. Въ лѣтнее же время обыкновенно дѣлается объѣздъ сѣверной дорогой черезъ Фын цзя-тунь, Дахаба, Ячжоу. Крупнымъ развѣтвленіемъ дороги Цицикаръ—Хулань-ченъ служитъ дорога отъ постоялаго двора Ли-цзядянь черезъ Хуанъ-цзядянь, Юань-цзядянь къ дер. Синь-тунь на правомъ берегу р. Тункэнь.

Указанная выше вѣтвь дороги на Ячжоу своимъ продолженіемъ на сѣверъ выходитъ къ тракту Цицикаръ—Благовѣщенскъ.

Кромѣ указанной наиболѣе краткой дороги, изъ Цицикара въ Хулань-ченъ пролегаетъ другой путь—вдоль желѣзной дороги; движеніе по немъ незначительно лѣтомъ, вслѣдствіе разливовъ, а затѣмъ—изъ-за малочисленности постоялыхъ дворовъ.

II. Пути изъ Амурской области къ Цицикару и Харбину.

На сѣверѣ Хэй-лун-цзянской провинціи короткіе колесные пути существуютъ только въ долинахъ рѣкъ, въ которыхъ производится добыча золота и рубка лѣса. Существуютъ также вьючныя тропы, проложенныя охотниками и золотоискателями въ разныхъ направленіяхъ, но пользованіе ими безъ надежныхъ проводниковъ затруднительно.

Китайскій *почтовый трактъ Благовѣщенскъ—Цицикаръ* послѣ событій 1900 г. заглохъ. Въ послѣднее время онъ пріобрѣлъ вновь важное значеніе, какъ кратчайшій путь къ крупному промышленному центру Россіи на Дальнемъ Востокѣ—г. Благовѣщенску, и какъ путь, по которому слѣдуютъ китайцы—колонисты, направляемые на правый берегъ Амура. Длина тракта—455 вер..

Дорога, особенно въ сѣверной своей части, встрѣчаетъ очень много препятствій, въ видѣ рѣкъ и рѣчекъ, волнистыхъ участковъ съ иногда крутыми склонами; грунтъ разнообразный, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ сильно болотистый, въ другихъ—песчаный. Въ общемъ дорога, безъ разработки ея, представляетъ много препятствій для движенія, особенно обозовъ.

Къ тракту выходятъ дороги: а) *Дорога изъ Мэргеня въ Старый Цурухайтуй* (на Аргуни) съ 2-мя вѣтками на Хайларъ; какъ самая дорога, такъ и обѣ ея вѣтви—представляютъ скотопрогонные тракты, и для колеснаго движенія мало пригодны.

б) Дорога *отъ д. Габуха*, между станціями Лаха и Нин-нянъ, *на Хулань-ченъ*.

в) Дорога *изъ Сяо-ха-чжоу къ ставкѣ Маннайскаго князя*; отсюда черезъ д. Толли (Дуэрди) дорога направляется въ Бутхарское фудутунство и проходитъ черезъ рядъ даурскихъ поселковъ.

г) Изъ *д. Ячжоу* южнѣе р. Хуюръ, *въ округъ Бабай*; отъ д. Чанцзя-ди-фанъ дорога развѣтвляется на сѣверъ и югъ; южная ведетъ вдоль р. Тункэнь черезъ рядъ деревень въ м. Шуань-мяо-цзы и далѣе въ г. Хулань-ченъ.

Кромѣ этихъ дорогъ, въ томъ же раіонѣ существуютъ поперечные пути, связывающіе долины рѣкъ: ср. Пэмэра, ср. и верхн. Хуюра и долину ручья Сунъ-цзинъ (Сонгинхэ). Отъ средняго Нэмэра въ долину Хуюра выводятъ слѣдующіе пути:

д) Лѣтняя дорога изъ д. Ончары, на р. Нэмэрѣ, въ д. Чахолэй.

е) Дорога изъ д. Ончары къ д. Пгеноръ на Хуюрѣ.

ж) Колесная дорога изъ д. Ончары къ д. Ору на берегу Хуюра, длиной въ 50 вер..

Всѣ эти дороги пересѣкаютъ горные кряжи водораздѣла между рр. Нэмэромъ и Хуюромъ, изобилующіе оврагами, падями и покрытые высокимъ лиственнымъ лѣсомъ.

Изъ долинъ средняго Хуюра въ долину ручья Сонгинхэ:

з) Путь отъ Холтогэ на Хуюръ черезъ д. Орчи къ д. Фан-цзя-ин-цзы на Сун-цзинь-хэ—35 вер..

и) Отъ д. Обердинъ на Фан-цзя-ин-цзы—35 вер..

к) Путь отъ д. Черцзитунь на Фан-цзя-ин-цзы—45 в..

л) Путь совершенно безводный, въ 35 вер., изъ д. Черцзитунь въ поселокъ Улагай.

Послѣднія четыре дороги проходятъ по сильно пересѣченной балками безлѣсной мѣстности, еще мало обитаемой.

III. Пути изъ Приморской области къ Харбину.

Въ раіонѣ Хабаровскъ — Лаха-су-су — Сань-синъ — Иманъ населеніе сосредоточилось къ судоходнымъ рѣкамъ: Сунгари, Амуру и отчасти Уссури и Пору, поэтому сообщеніе производится здѣсь почти исключительно по рѣкамъ. Колесныя дороги существуютъ только лишь:

1) вдоль праваго берега Сунгари отъ Сань-сина до Лаха-су-су;

2) отъ Сань-сина, долиной р. Вукон-хэ на золотые пріиски Туаеза;

3) отъ д. Линдемая (на Сунгарійской дорогѣ) къ д. Спнгайди (на дорогѣ Сань-синъ—Туаеза). Кромѣ этихъ путей есть еще нѣсколько дорогъ мѣстнаго значенія въ раіонѣ Линдемай—Сань-синъ—Спнгайди.

Дорога *вдоль праваго берега Сунгари* отъ *Сань-сина до Лаха-су-су* есть единственный колесный путь раіона, такъ какъ допускаетъ движеніе на повозкахъ отъ начала до конца; другія же дороги часто превращаются въ тропы, недоступныя для движенія артиллеріи и обозовъ. Но и эта дорога въ лѣтній періодъ не можетъ считаться транзитной, такъ какъ кончается у Лаха-су-су; далѣе же правымъ берегомъ Амура нѣтъ никакой дороги (жители сообщаются по Амуру); переправы же на лѣвый берегъ Амура, вдоль котораго проходитъ почтовый трактъ Благовѣщенскъ —Хабаровскъ, не существуетъ.

Дорога отъ *Сань-сина—на золотые пріиски Туаеза* представляетъ собою тупикъ, такъ какъ далѣе сообщенія нѣтъ.

Общее протяженіе дороги—100 вер.. Приблизительно съ середины этой дороги, отъ д. Сингайди отдѣляется дорога на д. Линдемай; эта послѣдняя мѣстами переходитъ въ тропу, пересѣкающую топкія мѣста и болота; особенно крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ.

Норская тропа. Долина р. Нора представляетъ собою дефиле и какъ бы естественный проходъ изъ Уссурійскаго края въ Сунгарійскую долину; другихъ путей въ промежуткѣ между Амуромъ и оз. Ханка—нѣтъ. Поэтому Норскій путь имѣетъ для раіона важное значеніе; но при всемъ этомъ онъ представляетъ жалкую, пѣшеходную тропу. Предѣльный пунктъ, до котораго удалось проникнуть по Норской тропѣ, это оз. Донаудза. Отъ Норской тропы у д. Тоеза отдѣляется тропа, выходящая на Сунгарійскую дорогу близъ гор. Фугдини.

Въ сравнительно благопріятныхъ условіяхъ находится передвиженіе правымъ берегомъ Амура между устьями рр. Сунгари и Уссури. Хотя здѣсь нѣтъ ни дорогъ, ни тропъ, и долина изобилуетъ рѣчками и протоками, въ большинствѣ непроходимыми въ бродъ даже осенью, болотами и мокрыми лугами, но въ разбросанныхъ по берегу гольдскихъ деревняхъ можно достать продовольствіе для людей и, отчасти, для лошадей (сѣно)—для небольшого отряда.

Разница въ способахъ лѣтняго и зимняго передвиженія обусловливаетъ состояніе перевозочныхъ средствъ у населенія раіона. Колесныя повозки (у китайцевъ—арбы, у гольдовъ—телѣги) можно встрѣтить только въ Сунгарій-

ской долинѣ. По Амуру и Нору нѣтъ ни одного колеса, такъ какъ лѣтнихъ дорогъ нѣтъ.

Но за то въ каждой фанзѣ есть сани. Лодокъ по деревнямъ на Сунгари и Амурѣ много, и большинство изъ нихъ хорошей грузоподъемности; шаландъ—мало.

Дорога Хулань—Баянь-чжоу—Сань-синъ; длина 274 в.. Отъ Хулань-чена до ст. Фосыхэнь эта дорога пролегаетъ по довольно густо заселенной мѣстности; къ неудобствамъ ея на этомъ участкѣ нужно отнести частыя переправы черезъ рѣки съ болотистымъ дномъ, непроходимыя въ бродъ во время лѣтнихъ дождей. Отъ ст. Фосыхэнь дорога сохраняетъ тотъ же характеръ, но окружающая ее мѣстность становится все болѣе пустынной и безлюдной по мѣрѣ приближенія къ Сань-сину.

Самымъ значительнымъ пунктомъ на этой дорогѣ является г. Баянь-чжоу,—узелъ слѣдующихъ дорогъ:

а) Въ г. Хулань-ченъ черезъ м. Сицзи-чанъ	.	74 в.
б) Въ г. Хулань-ченъ черезъ д. Сань-дао-гоу	.	78 в.
в) Въ г. Суй-хуа-фу черезъ м. Сицзи-чанъ	.	83 в.
г) Туда же черезъ д. Лун-ван-мяо . .	.	83 в.
д) Въ г. Юй-цинь-сянь	.	104 в.
е) Въ г. Баянму	.	70 в.
ж) Къ первой пристани на Сунгари	.	$12^1/_2$ в.
з) Ко второй пристани на Сунгари	.	$18^1/_2$ в.

IV. Пути изъ Приморской области и С. Кореи въ Сѣв. Маньчжурію проходятъ по мѣстности гористой, пересѣченной, закрытой. Вдоль границы Кореи тянется широкая полоса сплошныхъ лѣсовъ; здѣсь же находятся и наиболѣе высокіе горные кряжи. Эти то преграды и пересѣкаютъ всѣ кратчайшіе пути, идущіе изъ Сѣв. Маньчжуріи въ долину р. Ялу-цзянъ, почему они мало пригодны для движенія крупныхъ отрядовъ, ибо помимо преодолѣнія многочисленныхъ и весьма серьезныхъ естественныхъ преградъ, движеніе здѣсь сопряжено еще съ большими затрудненіями по расквартированію и продовольствію войскъ.

V. Пути раіона Цицикаръ—Бодунэ—Куань-чен-цзы—Гиринъ—Харбинъ.

Пути между Цицикаромъ и Бодунэ обрекогносцированы по обѣ стороны р. Нонни; при этомъ лучшими оказались

одна дорога по правому берегу рѣки и двѣ по лѣвому, а на участкѣ Цицикаръ—Данай-чжанъ—три дороги. Общее протяженіе путей: отъ 272 до 285 вер. по лѣвому берегу и до 310 в. по правому берегу Нонни.

Казенный *почтовый трактъ Цицикаръ—Бодунэ* является однимъ изъ важнѣйшихъ путей въ административномъ и торговомъ отношеніяхъ, такъ какъ продолженіемъ его служитъ трактъ на Гиринъ, Мукдэнь и далѣе черезъ Синьмин-фу желѣзнодорожное сообщеніе съ Пекиномъ. Паромная переправа черезъ р. Сунгари находится у пос. Шуйшп-инъ, но не всегда въ одномъ и томъ же мѣстѣ, ибо пунктъ сліянія Нонни и Сунгари перемѣщается въ зависимости отъ уровня воды.

Длина тракта Цицикаръ—Бодунэ считается 280 вер..

Ограниченное количество колодцевъ на указанныхъ путяхъ между Цицикаромъ и Бодунэ, равно маловодность ихъ составляютъ значительное затрудненіе для движенія большихъ массъ войскъ, но близкое нахожденіе подпочвенной воды допускаетъ легкое устройство колодцевъ. Рѣдкое населеніе вдоль тѣхъ же путей обусловливаетъ и скудные запасы продовольствія и фуража. Порціонный скотъ имѣется въ количествѣ достаточномъ для удовлетворенія потребностей 100-тысячной арміи въ теченіе ея перехода отъ г. Бодунэ до ст. Цицикаръ.

Послѣ Цицикара болѣе важнымъ узломъ путей въ Хэй-лунь-цзянской провинціи является *г. Хулань-ченъ*, къ которому тяготѣетъ самая производительная ея часть въ отношеніи сбыта продуктовъ китайскаго сельскаго хозяйства и заводской дѣятельности.

Кромѣ пути на Харбинъ отъ Хулань-чена отходятъ пути:

1) *Хулань-ченъ—Суй-хуа-фу;* между этими пунктами пролегаютъ 3 дороги. Длина кратчайшей считается въ 90 в.; къ удобствамъ ея надо отнести то, что она проходитъ по возвышеннымъ уваламъ и менѣе страдаетъ отъ лѣтнихъ дождей.

Другая дорога, перейдя р. Хао-хэ черезъ мостъ у д. Фан-шэн-чанъ, идетъ по правому берегу этой рѣки. Длина ея около 100 вер..

Третья дорога — черезъ м. Чжао-ху-вопэнъ — около 110 в. длины.

Отъ Суй-хуа-фу отходятъ слѣдующіе главнѣйшіе пути:

а) Къ парому Вэй-цзя-чуань-коу (на р. Хулань) 40 в.
б) Къ парому Лю-цзя-чуань-коу (на той же рѣкѣ) 43 в.
в) Дорога въ Шань-цзи-чанъ черезъ м. Шуан-хэ-чжэнь.
г) Дорога къ устью р. Тункэнь . . . 70 в
д) Въ Си-цзи-чанъ черезъ м. Чжао-ху-вопэнъ . 63 в.
е) Въ Баянь-чжоу . . . . . 83 в.
ж) Въ Юй-цинь-зянь черезъ д. Кан-цзя-гоу . 65 в.
з) Въ Юй-цинь-зянь черезъ д. Лао-го-цзя . 55 в.
и) Дорога черезъ Юй-цинь-зянь къ притокамъ р. Хулань и ея вѣтвь на р. Ялухэ и далѣе на востокъ.
і) Дорога въ г. Тункэнь черезъ м. Цзо-и-чжэнь (Даянь-тунь).

2) *Хулань-чэнъ — Сань-синъ*; см. III группу путей настоящей главы.

3) *Хулань-чэнъ — Тункэнь*; кратчайшая дорога между этими городами проходитъ на дд. Хун-ци-тунь, Хэ-цзя-вопу, переходитъ р. Ихэ, далѣе слѣдуетъ на м. Шуань-юй-шу и, отдѣливъ вѣтвь къ устью р. Тункэнь, продолжаетъ идти на сѣверъ; западнѣе д. Бан-цзѣ-та переходитъ черезъ р. Хулань (паромъ).

Другая дорога, болѣе дальняя, переходитъ на правый берегъ р. Хулань немного выше устья р. Да-цзян-гоу и проходитъ черезъ г. Шуань-мяо-цзы, дд. Ма-цзя-вэй-цзы, Лю-цзя-дянь, Хэяо-хуай и далѣе вблизи р. Тункэнь (1—3 в.) до ея притока Билахэ, гдѣ встрѣчается съ дорогой изъ Цицикара въ Тункэнь: черезъ ст. Хэнь-шэнь-чжань приводитъ въ г. Тункэнь. Отъ послѣдней дороги на ст. Хэнь-шэнь-чжань отходитъ дорога въ Мэргень, имѣющая большое значеніе, какъ кратчайшій путь изъ Хулань-чэна черезъ Мэргень въ Благовѣщенскъ.

VI. Пути изъ Сѣв. Маньчжуріи во Внутренній Китай.

Эти пути пролегаютъ по западной окраинѣ Центральной равнины и вдоль западнаго побережья Ляодунскаго залива, направляясь къ г. Шанхай-гуань, укрѣпленія кото-

раго запирали естественный проходъ во Внутренній Китай. Пути, идущіе въ этомъ направленіи восточнѣе линіи Китайской-Восточной жел. дороги, неудобны въ томъ отношеніи, что они пересѣкаютъ р. Ляо-хэ ниже г. Тѣлина, т.-е. тамъ, гдѣ рѣка непроходима въ бродъ.

Въ виду этого болѣе удобными и кратчайшими путями для движенія *изъ Съв. Маньчжуріи къ крѣпости Шанхай-гуань* являются пути, идущіе западнѣе линіи Китайской-Восточной желѣзной дороги и пересѣкающіе р. Ляо-хэ у д. Тун-цзя-гоу и выше, гдѣ она бываетъ проходима въ бродъ и размѣры ея меньше.

Г. *Цицикаръ* связанъ почтовыми трактами съ Пекиномъ и Халхой.

Прямой *почтовый трактъ Цицикаръ—Сифын-коу—Пекинъ* переходитъ черезъ Нонни тотчасъ же по выходѣ изъ Цицикара, и за р. Ялъ даетъ вѣтвь къ ставкѣ Чжалатайскаго князя. Движеніе по этому тракту затрудняется безводными участками длиной до 80 вер.; вслѣдствіе этого по немъ направляется только правительственная почта; торговое же движеніе въ Южную Маньчжурію и Внутренній Китай совершается по тракту на Бодунэ.

Дорога Цицикаръ—Халха. Съ Халхой Цицикаръ связанъ двумя дорогами: сѣверной и южной. Сѣверная дорога, проходящая черезъ желѣзнодорожную станцію Нян-цзы-шань, извѣстна подъ названіемъ Тушин-цзамъ. По ней, какъ болѣе прямой и удобной, происходитъ большое товарное движеніе. Отъ китайскаго кордона Эбухудукъ отходитъ вѣтвь въ Ганьчжуръ (Ганджуръ); главная же дорога, перейдя р. Оршунъ, разбивается на двѣ, изъ которыхъ одна уходитъ на югозападъ и выходитъ на дорогу въ Ургу, а другая ведетъ къ оз. Далай-норъ и далѣе въ Забайкалье.

Длина этой дороги отъ Цицикара до г. Чахань-шань равна приблизительно 400 вер..

Южная дорога изъ гор. Цицикара въ Халху, извѣстная подъ названіемъ Турын-цзамъ, идетъ сначала по тракту Цицикаръ—Пекинъ и затѣмъ отходитъ къ ставкѣ Чжалатайскаго князя. Южная дорога значительно длиннѣе сѣверной и, какъ путь изъ Халхи въ Цицикаръ, имѣетъ второстепенное значеніе.

ГЛАВА 5-я.

Заключеніе о военно-географическихъ свойствахъ раіона.

Въ географическомъ отношеніи Сѣв. Маньчжурія представляетъ возвышенное плоскогорье съ прорѣзывающими его нѣсколькими массивными горными кряжами, многочисленные отроги которыхъ заполняютъ большую часть пространства раіона.

Рѣками Нонни и Сунгари территорія Сѣв. Маньчжуріи дѣлится на 3 части, природа коихъ не всюду одинакова.

Большая часть горныхъ кряжей направляются въ общемъ параллельно теченію рѣкъ, служа водораздѣлами между ними; а такъ какъ большая часть крупныхъ рѣкъ раіона—Аргунь, Нонни, нижнее теченіе Сунгари, Уссури, —имѣютъ общее направленіе теченія меридіональное, то и главные горные кряжи имѣютъ то же направленіе съ сѣвера на югъ. Лишь въ среднемъ участкѣ раіона хребетъ М. Хинганъ имѣетъ общее направленіе съ запада—юго-запада на востокъ—сѣверовостокъ, являясь водораздѣломъ притоковъ Нонни и Сунгари отъ таковыхъ же ср. Амура.

Вся территорія Сѣв. Маньчжуріи, примыкая своей сѣверной границей къ р. Амуру, орошается этимъ послѣднимъ и многочисленными его притоками, пересѣкающими страну въ различныхъ направленіяхъ, изъ которыхъ по величинѣ и значенію, во всѣхъ отношеніяхъ, первое мѣсто принадлежитъ р. Сунгари съ ея притокомъ—р. Нонни.

Путями сообщенія Сѣв. Маньчжурія въ общемъ весьма бѣдна; громадныя пространства, какъ напримѣръ—сѣверо-западная часть раіона, почти совершенно лишены путей. Имѣющіяся грунтовыя дороги пролегаютъ большею частью вдоль теченія болѣе крупныхъ рѣкъ. Эти послѣднія часто являются единственнымъ средствомъ сообщеній.

Въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ находится юго-восточная часть раіона, а именно: пространство между гг. Харбиномъ, Бодунэ, Гириномъ и Нингутой; здѣсь проходятъ лучшіе пути, здѣсь сосредоточена большая часть населенія, и поверхность раіона отличается большей проходимостью и доступностью.

Б. ВОЕННО-СТАТИСТИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ.

ГЛАВА 6-я.

Административное устройство Маньчжуріи.

Административный строй.

Организація административнаго управленія Маньчжуріи до послѣдняго времени отличалась большими разнообразіемъ, сложностью, запутанностью и неопредѣленностью, вслѣдствіе частыхъ перемѣнъ въ порядкѣ управленія страною.

Административныя „учрежденія“ императора Тай-цзу (родоначальника послѣдней Китайской династіи), множество позднѣйшихъ измѣненій и дополненій, наконецъ, послѣднія новыя формы въ европейскомъ духѣ—все это слилось и перепуталось.

Въ общихъ чертахъ схема административнаго устройства Маньчжуріи сводилась къ слѣдующему:

Раздѣленіе населенія страны, въ юридическомъ отношеніи, на двѣ главныя группы—маньчжуръ и китайцевъ,—создало двѣ администраціи: собственно маньчжурскую и китайскую,—въ достаточной мѣрѣ закономъ разграниченныя и самостоятельныя. Такимъ образомъ двойственность власти была первой особенностью административнаго устройства Маньчжуріи.

Во главѣ управленія провинціи до 1907 г. стояли цзянъ-цзюни (военные губернаторы), пользовавшіеся большими правами и полномочіями: въ ихъ рукахъ объединялась вмѣстѣ съ военною властью, также власть административная, судебная и въ нѣкоторыхъ случаяхъ законодательная. Въ общемъ, они являлись намѣстниками императора съ большими полномочіями. Цзянъ-цзюни всѣхъ трехъ провинцій считались равноправными, но постепенно

представительство Маньчжуріи передъ Трономъ перешло въ руки Мукдэньскаго цзянъ-цзюня.

Для управленія, китайскимъ населеніемъ страна дѣлилась (что осталось и понынѣ) на области „фу“, „тин-ы“, „чжоу“ и „сянь'и“. Области „фу“ по компетенціи ихъ администраціи считались болѣе другихъ подраздѣленій.

Каждая область дѣлится на нѣсколько уѣздовъ.

Независимо отъ такого административнаго дѣленія страна подраздѣлялась еще, для управленія знаменнымъ населеніемъ, на *фудутунства*. Управленія знаменами (знамя —„ци“) находились въ рукахъ *фудутуновъ* (помощниковъ Военныхъ Губернаторовъ), помощниками которыхъ являлись *сьлины*, которымъ въ свою очередь подчинялись *цзолины*, непосредственно управлявшіе землями и чинами администраціи. И тѣ и другіе соединяли въ своемъ лицѣ власть судебную и административную.

Отсутствіе опредѣленныхъ закономъ точныхъ разграниченій сферы дѣятельности разныхъ должностныхъ лицъ и учрежденій дало въ результатѣ неопредѣленность, разнообразіе въ администраціи двухъ смежныхъ округовъ, произволъ и постоянное совмѣщеніе въ одномъ лицѣ нѣсколькихъ должностей.

Гиринская провинція дѣлилась на 6 фудутунствъ, 2 области и 5 независимыхъ округовъ; Хэй-лун-цзянская— на 5 фудутунствъ, 1 область и нѣсколько самостоятельныхъ округовъ.

Событія послѣднихъ временъ выдвинули настолько Маньчжурію, что Пекинское правительство нашло необходимымъ провести рядъ мѣръ, направленныхъ къ упорядоченію организаціи административнаго управленія этой страной.

Императорскимъ указомъ 7 апрѣля 1907 г. административное устройство Маньчжуріи было кореннымъ образомъ измѣнено, а именно: должности цзянъ-цзюней были отмѣнены и изъ трехъ провинцій (Мукдэньской, Гиринской и Хэй-лун-цзянской) образовано особое генералъ-губернаторство подъ именемъ „Трехъ Восточныхъ Провинцій“ (Дунъ-сань-шэнъ).

По этому указу управленіе Маньчжуріей строилось на слѣдующихъ началахъ:

1. Генералъ-губернаторъ (Вице-Король) являлся высшею властью всѣхъ трехъ провинцій по дѣламъ гражданскаго, военнаго и финансоваго управленій; мѣстопребываніемъ его былъ избранъ Мукдэнь, но генералъ-губернатору было предоставлено право временно переносить свою резиденцію въ Гиринъ или Цицикаръ, сообразуясь съ ходомъ организаціи управленія страной.

2. Во главѣ каждой провинціи были поставлены губернаторы (при этомъ Генералъ-губернаторъ являлся въ тоже время и губернаторомъ Мукдэньской провинціи), которые въ дѣлахъ управленія являлись ближайшими помощниками Генералъ-губернатора и его замѣстителями каждый въ своей провинціи. Текущія дѣла ими исполнялись, не испрашивая указаній Генералъ-губернатора, но пользуясь его печатью; по важнѣйшимъ вопросамъ испрашивалось указаніе Генералъ-губернатора. Правомъ непосредственно обращаться къ Трону губернаторы могли пользоваться только для принесенія поздравленій и выраженій вѣрноподданическихъ чувствъ, но всѣ доклады Правительству по дѣламъ каждой провинціи дѣлались отъ именъ Генералъ-губернатора (Вице-Короля) и губернатэра

3. Генералъ-губернатору было предоставлено право производить реорганизацію административнаго строя провинцій въ зависимости отъ назрѣвавшей потребности.

Устройство военнаго управленія.

Въ 1908 году былъ принятъ пекинскимъ правительствомъ проектъ Маньчжурскаго Генералъ-губернатора Сюйши-чана и учрежденъ въ Маньчжуріи „ду-лянь-чу“ (штабъ войскъ) или органъ, вѣдающій войсками провинцій и въ то же время служащій связующимъ звеномъ между Генералъ-губернаторомъ и Военнымъ Министромъ.

Во главѣ всего учрежденія былъ оставленъ Генералъ-губернаторъ трехъ провинцій Маньчжуріи, который являлся вмѣстѣ съ тѣмъ Главнокомандующимъ всѣми войсками, расположенными въ краѣ. Во главѣ каждой изъ провинцій были оставлены губернаторы, въ общемъ съ тѣми же функціями, что и ранѣе, которые являлись одновременно командующими войсками каждый въ своей провинціи. Губернаторы вмѣстѣ съ тѣмъ принимали участіе въ обсужденіи всѣхъ вопросовъ, касающихся постановки военнаго дѣла въ названныхъ провинціяхъ.

Непосредственнымъ помощникомъ главнокомандующаго и докладчикомъ по всѣмъ вопросамъ военнаго управленія являлся начальникъ штаба („ду-лянь-чу“).

Кромѣ того, въ составъ управленія, не входя однако въ составъ его отдѣловъ, были включены: 5 офицеровъ генеральнаго штаба, на обязанности которыхъ лежало составленіе соображеній и проектовъ по различнымъ военнымъ вопросамъ, а также распредѣленіе дѣлъ и переписки по отдѣламъ и отдѣленіямъ штаба; 8 помощниковъ ихъ; 6 личныхъ адъютантовъ; 6 офицеровъ для порученій; завѣдывающій финансовой частью, обязанный составлять военную смѣту Маньчжуріи и наблюдать за ея исполненіемъ.

Самое управленіе состояло изъ:

1. *Цань-моу-чу*—управленіе генералъ-квартирмейстера. На его обязанности лежали: разработка мѣропріятій по надлежащей постановкѣ военнаго дѣла въ Маньчжуріи, сборъ и обработка военностатистическихъ и географическихъ свѣдѣній по Китаю и сосѣднимъ съ нимъ странамъ. Во главѣ управленія стоялъ генералъ-квартирмейстеръ; при немъ три помощника по дѣламъ соотвѣтствующихъ провинцій и 4 секретаря. Управленіе дѣлилось на 4 отдѣла: а) операціонное, б) развѣдывательное, в) дорожное и г) топографическое.

2. *Бинъ-бэй-чу*—управленіе дежурнаго генерала, обязанное наблюдать за правильнымъ исполненіемъ въ войскахъ и военныхъ учрежденіяхъ законовъ, правилъ и распоряженій начальства; оно вѣдаетъ прохожденіемъ службы, наградами военнослужащихъ, судною частью, перепискою по текущему довольствію войскъ, заготовкой запасовъ интендантскаго, артиллерійскаго и медицинскаго довольствія войскъ. Во главѣ управленія стоялъ дежурный генералъ; при немъ 3 помощника по дѣламъ соотвѣтствующихъ провинцій и 4 секретаря. Управленіе дѣлилось на 5 отдѣленій: а) инспекторское, б) организаціонное, в) хозяйственное, г) медицинское и д) судное.

3. *Цзяо-линь-чу*—управленіе учебной частью, на обязанности котораго лежало завѣдываніе войсковыми школами, составленіе уставовъ, инструкцій, пособій и программъ для войскъ и военно-учебныхъ заведеній. Во главѣ стоялъ

начальникъ военно-учебной части; при немъ 3 помощника по дѣламъ соотвѣтствующихъ провинцій и 4 секретаря. Управленіе дѣлилось на 3 отдѣленія (сюда же причислено еще отдѣленіе морской обороны: а) отдѣленіе по завѣдыванію военно-учебными заведеніями, б) отдѣленіе по воспитанію и образованію войскъ, в) отдѣленіе по составленію уставовъ и руководствъ.

Отдѣленіе морской обороны (1 начальникъ отдѣленія и 4 секретаря), состоящее при управленіи учебной частью въ войскахъ Маньчжуріи, обязано составлять соображенія по охранѣ морскихъ и рѣчныхъ береговъ, а также изучать морское дѣло.

Въ 1912 году, послѣ государственныхъ переворотовъ въ Китаѣ, управленіе страной вообще, въ частности Маньчжуріей, подверглось большимъ измѣненіямъ. Однако происходящія и до сего времени борьба партій, народныя волненія, не могутъ успокоить разгорѣвшихся страстей и внести успокоеніе страны; поэтому предпринимаемыя реформы не отличаются устойчивостью, подвергаются ломкѣ и отмѣнамъ, въ зависимости отъ взглядовъ лицъ и партій, захватывающихъ вліяніе на дѣла. Посему очертить устанавливающійся нынѣ въ Маньчжуріи порядокъ управленія провинціями не представляется возможнымъ. Можно лишь пока опредѣленно отмѣтить уничтоженіе власти Генералъ-губернатора Маньчжуріи; губернаторамъ (ду-ду) каждой изъ трехъ провинцій предоставлены въ дѣлахъ управленія равноправіе и независимость другъ отъ друга; представленія и доклады Правительству они дѣлаютъ самостоятельно и непосредственно.

Въ управленіи провинціями должно отмѣтить рядъ мѣръ, клонящихся къ объединенію военнаго управленія провинцій и къ децентрализаціи въ отношеніи гражданскаго управленія въ провинціяхъ.

ГЛАВА 7-я.

Населеніе.

Плотность населенія.

Правильной статистики населенія китайской администраціей не ведется; а потому приводимыя цифровыя дан-

ныя о числѣ жителей въ Маньчжуріи, относящіяся тѣмъ болѣе къ 1904 году, представляютъ собою лишь болѣе или менѣе приблизительные выводы.

Первое мѣсто по количеству населенія (около 6,5 мил. душъ обоего пола) и его плотности (около 40 душъ на 1 квадр. вер.) въ Маньчжуріи занимаетъ Мукденьская провинція; затѣмъ слѣдуетъ Гиринская,—имѣющая около 3.320 тыс душъ обоего пола населенія и плотность около 12 человѣкъ на квадр. вер.. Самая малонаселенная и вмѣстѣ съ тѣмъ наиболѣе обширная по площади—Хэйлун-цзянская провинція, въ которой живетъ около 1.530 т. душъ обоего пола, что составляетъ около 3,5 душъ на 1 квадр. вер..

Къ 1912 г. населеніе Маньчжуріи значительно увеличилось и, по самому приблизительному подсчету, составляло не менѣе 20—25 милліон. душъ.

Въ Гиринской провинціи населеніе распредѣлено весьма неравномѣрно. Гуще всего заселены раіоны Чан-чунь-фу и Синь-чень-фу, гдѣ плотность населенія достигаетъ 58 человѣкъ на 1 кв. вер.; въ Ажехэйскомъ раіонѣ плотность населенія около 25 чел. на кв. вер .

Слабѣе заселены фудутунства Хунчунское и Нингутинское (около 2 чел. на 1 квадр. вер.) и Сань-синское, гдѣ на одну кв. вер. приходится около 1 жителя.

Въ этихъ слабо заселенныхъ раіонахъ встрѣчаются мѣста съ весьма большой плотностью населенія, какъ напримѣръ: Савеловская равнина и Ляй-шуй-чуанза въ Хунчунскомъ фудутунствѣ, гдѣ на одну кв. вер. приходится свыше 185—250 чел.. Происходитъ это оттого, что населеніе, большею частью, группируется въ долинахъ рѣкъ, представляющихъ удобства для земледѣлія, и избѣгаетъ негостепріимныхъ горныхъ раіоновъ, гдѣ оно ютится лишь вдоль путей и разбросано въ отдѣльныхъ дворахъ, расположенныхъ по падямъ.

На одинъ дворъ приходится жителей: въ Хунчунскомъ фудутунствѣ около 7,6, въ Сань-синскомъ фудутунствѣ—около 10; остальные раіоны занимаютъ въ этомъ отношеніи среднее мѣсто.

Расквартированіе войскъ не встрѣтитъ затрудненій въ Чан-чунь-фу, Бодунэ-тинѣ, Ажехэйскомъ раіонѣ, западно-

сунгарійской части и равнинной площади восточно-сунгарійской части Гиринскаго фудутунства, въ Хун-чунскомъ фудутунствѣ; на равнинахъ Савеловской, Хун-чунской, въ долинѣ р. Тумень-улы, на равнинахъ Лянь-шуй-чуанза, Пэй-канъ и Нан-ганъ; наконецъ, въ Нингутинскомъ фудутунствѣ, въ раіонѣ г.г. Нингуты и Тун-гин-чина. На всей остальной площади расквартированіе даже небольшихъ силъ будетъ крайне затруднительно.

Наиболѣе рѣдко заселена Хей-лун-цзянская провинція. На ея обширной площади населеніе, главнымъ образомъ, осѣло въ долинѣ р. Сунгари и отчасти р. Нонни. Средняя плотность ея населенія 3,3 и самая большая 4,3 чел. на кв. вер.. Наиболѣе заселено Хуланьское фудутунство, въ которомъ на одну кв. вер. приходится 68 человѣкъ, а наименѣе Айгунское, гдѣ плотность населенія едва достигаетъ 1 чел. на квадр. вер..

Племенной составъ населенія.

Въ этнографическомъ отношеніи населеніе Маньчжуріи раздѣляется на три народности: китайскую, тунгузскую и монгольскую.

Китайцы. Главную массу населенія образуютъ китайцы; въ Гиринской провинціи процентъ китайцевъ колеблется въ предѣлахъ отъ 50% до 98,5%; въ Хей-лун-цзянской провинціи китайцы также являются въ подавляющемъ большинствѣ.

Китайцы, хотя и составляютъ громадное большинство населенія, но не принадлежатъ къ числу исконныхъ ея обитателей. Они представляютъ собою пришлый элементъ, постепенно заселявшій область и почти совершенно поглотившій ея аборигеновъ—маньчжуръ.

Задолго до воцаренія въ Китаѣ маньчжурской Дайцинской династіи (1664 г.) началось усиленное движеніе китайцевъ въ Маньчжурію; одни стремились сюда съ цѣлью наживы, другіе бѣжали изъ Китая отъ тяжкой нужды, надѣясь на свободныхъ земляхъ Маньчжуріи добыть себѣ насущный кусокъ хлѣба.

Послѣ воцаренія маньчжурской династіи въ Китаѣ, т.-е. въ половинѣ XVII столѣтія, правительство рѣшило остановить движеніе китайцевъ въ Маньчжурію, съ цѣлью сохраненія этой области для маньчжуръ, какъ господствующей народности. Вслѣдствіе этого былъ изданъ цѣлый

рядъ законоположеній, запрещающихъ и стѣсняющихъ переселеніе китайцевъ въ Маньчжурію, а также ограничивающихъ ихъ права въ этой области. Одной изъ самыхъ главныхъ мѣръ въ этомъ отношеніи былъ законъ, что собственниками земли въ Маньчжуріи могутъ быть только коренные маньчжуры; китайцы же не имѣютъ права даже арендовать землю.

Въ 1876 году правительство отмѣнило всѣ законы, стѣснявшіе переселенцевъ, и уравняло права этихъ послѣднихъ съ правами аборигеновъ страны—маньчжуръ; это сильно подняло благосостояніе населенія и дало новый толчекъ къ усиленной иммиграціи, которая была поставлена на правильныхъ началахъ.

Китайцы, являясь пришлымъ элементомъ населенія, играютъ однако преобладающую роль.

Болѣе высокій, сравнительно съ маньчжурами, уровень духовной матеріальной культуры китайцевъ способствовалъ тому, что коренное населеніе или совершенно окитаено, или близко къ тому

Послѣ всего изложеннаго ясно, почему въ настоящее время въ Маньчжуріи китайцы составляютъ главную массу всего населенія и размѣщены повсюду. Заселеніе страны китайцами продолжается до сихъ поръ, и каждый годъ прибываютъ все новые элементы.

По наружности своей китайцы, живущіе въ Маньчжуріи, совершенно схожи съ маньчжурами; цвѣтъ кожи желтовато-смуглый; разрѣзъ глазъ съ очень малой косиной; большой лобъ; умѣренно выдающіяся скулы; черный цвѣтъ волосъ; встрѣчается много лицъ совершенно европейскаго типа, только съ болѣе смуглой кожей. Такое сходство типовъ китайца и маньчжура объясняется, конечно, смѣшеніемъ этихъ народностей въ теченіе продолжительнаго времени.

Маньчжуры, коренные обитатели страны, въ настоящее время потеряли многія отличительныя черты своей народности и ассимилировались съ китайцами. Не только въ наружности, одеждѣ, образѣ жизни, нравахъ и обычаяхъ, но даже въ языкѣ, различія между этими двумя народностями постепенно исчезали; большинство маньчжуръ забыли свой родной языкъ и говорятъ по китайски.

Въ настоящее время маньчжуры живутъ преимущественно въ городахъ, гдѣ они занимаютъ должности въ различныхъ правительственныхъ учрежденіяхъ; встрѣчаются они и среди сельскаго населенія, гдѣ играютъ роль помѣщиковъ.

Въ Хей-лун-цзянской провинціи маньчжуры составляютъ значительную часть населенія въ Цицикарскомъ и Айгунскомъ фудутунствахъ.

Корейцы въ Сѣв. Маньчжуріи встрѣчаются, главнымъ образомъ, въ Гиринской провинціи, куда наплывъ ихъ изъ Кореи особенно увеличился въ 1911—1912 гг.; въ Хей-лун-цзянской—число ихъ ничтожно.

Въ Гиринской провинціи корейцы, главнымъ образомъ, сосредоточены въ Хун-чунскомъ фудутунствѣ, гдѣ они составляютъ около половины населенія. Живутъ они въ полосѣ, пограничной съ Кореей, въ долинахъ рр. Тумень-ула и Хун-чунхэ (въ Цзянь-дао) и по сѣверо-западнымъ предгорьямъ хр. Нан-ганъ-шань.

Главное занятіе корейцевъ—земледѣліе, а какъ подспорье къ нему—лѣсной промыселъ, гдѣ имѣется избытокъ лѣса и возможенъ сплавъ его.

По своей наружности корейцы отличаются не только отъ китайцевъ, но даже отъ родственныхъ имъ маньчжуръ. Корейцы отпускаютъ часто довольно длинную, рѣдкую, черную бороду и небольшіе, такіе же рѣдкіе и черные усы; впрочемъ, молодое поколѣніе корейцевъ бороду часто снимаетъ и старается подражать европейцамъ, особенно въ городахъ и крупныхъ селеніяхъ; косина глазъ и ихъ разрѣзъ сразу отличаютъ корейца отъ маньчжура или китайца; скулы болѣе выдаются, чѣмъ у этихъ двухъ народностей.

Монголы—составляютъ сравнительно небольшой процентъ населенія Маньчжуріи и живутъ исключительно вдоль ея западной границы въ Баргѣ.

Занимаются они скотоводствомъ, хотя многіе изъ нихъ уже осѣли и перешли къ земледѣлію.

Въ Гиринской провинціи монголы встрѣчаются въ Ажехэйскомъ раіонѣ—въ Пинь-чжоу-тинѣ (0,6%) и въ Шуан-чэн-тинѣ (0,1%), главнымъ образомъ въ городахъ Ажехэ и Ла-линь-цанѣ; въ Гиринскомъ фудутунствѣ близъ

„Ивовой изгороди", въ фудутунствѣ Чан-чунь-фу въ небольшомъ числѣ въ г. Куань-чэн-цзы, Лунъ-ванѣ и Ху-ланьченѣ и въ Бодунэ-тинѣ—въ окрестностяхъ г. Бодунэ.

Въ Хэй-лун-цзянской провинціи изъ монгольскихъ племенъ обитаютъ *баргуты* и *олоты*. Первые составляютъ около 10% населенія въ Цицикарскомъ фудутунствѣ, и 60% въ Хулунбуирскомъ.

Дауры живутъ въ Хэй-лун-цзянской провинціи, главнымъ образомъ, по р. Нонни и ея притокамъ, а также въ верхнемъ и среднемъ теченіяхъ Кумары и по Амуру между устьями Зеи и Буреи. Въ чертахъ ихъ лица проглядываетъ монгольскій типъ. Дауры дѣлятся на звѣролововъ и осѣдлыхъ; послѣдніе занимаютъ въ Хэй-лун-цзянской провинціи первое мѣсто послѣ китайцевъ.

Орочены обитаютъ по притокамъ р. Нонни и въ лѣсахъ Хинганскаго хребта; занимаются рыбнымъ и звѣринымъ промыслами и ведутъ бродячую жизнь.

Манегры живутъ, преимущественно, по нижнему и отчасти среднему теченію р. Кумары, а зимой поселяются въ лѣсахъ Хинганскаго хребта. Лѣтомъ и осенью занимаются рыбной ловлей, зимой—звѣринымъ промысломъ. Они управляются выборными старшинами подъ контролемъ китайскаго чиновника. По первому требованію правительства обязаны явиться подъ знамена. Манегры отъ природы тупы и лѣнивы, но храбры и прекрасные стрѣлки.

Гольды живутъ по правому берегу р. Сунгари, Амуру и нижнему теченію р. Уссури. Ихъ можно причислить скорѣе къ осѣдлому, чѣмъ къ бродячему населенію; занимаются рыбнымъ и звѣринымъ промыслами.

Солоны живутъ по р.р. Нонни и Амуру; занимаются скотоводствомъ и земледѣліемъ и славятся, какъ искусные рыболовы. Солоны отличаются высокимъ ростомъ и крѣпкимъ сложеніемъ.

Олоты и буряты—племена монгольскаго типа, живутъ на границѣ нашей Забайкальской области и занимаются исключительно скотоводствомъ.

Кромѣ того, въ предѣлахъ полосы отчужденія желѣзныхъ дорогъ Китайской-Восточной и Южно-Маньчжурской проживаютъ русскіе и японцы.

Въ общемъ же, въ политическомъ отношеніи, населеніе является однороднымъ и, главнымъ образомъ, объединяется въ своей общей непріязни и даже ненависти къ пришельцамъ европейцамъ и японцамъ.

Религія. Относительно религіознаго состава можно сказать опредѣленно, что въ Маньчжуріи,—какъ и вообще въ Китаѣ, населеніе исповѣдуетъ три религіи: *конфуціанство, даосизмъ* и *буддизмъ*; но сдѣлать хотя приблизительное распредѣленіе населенія по религіямъ нѣтъ никакой возможности, ибо никакой статистики по этому предмету не ведется.

Всѣ тѣ высокія идеи, которыя лежатъ въ основаніи трехъ религій Китая, совершенно недоступны массѣ, видящей въ религіи одну обрядовую сторону.

Такимъ образомъ, религіи и ученія, по своимъ высокимъ идеаламъ близкія къ христіанству, обращаются въ культъ грубаго идолопоклонства. Какъ слѣдствіе этого является полный индиферентизмъ китайцевъ въ дѣлѣ религіи: многіе не знаютъ и не интересуются знать, какую религію они исповѣдуютъ.

Такому порядку вещей способствуетъ грубое и невѣжественное духовенство.

Нѣкоторое количество изъ числа китайцевъ и маньчжуръ исповѣдуетъ магометанскую религію (напр., близъ Сань-сина), но число ихъ невелико.

Христіанъ изъ числа туземцевъ въ Маньчжуріи немного, несмотря на всю энергію миссіонеровъ и сравнительно большое число ихъ въ этой странѣ.

Пригодность населенія Маньчжуріи къ военной службѣ. У многихъ укоренился взглядъ, что китаецъ по природѣ своей торгашъ и не способенъ къ военной службѣ.

Но тотъ, кто имѣлъ возможность наблюдать китайца въ бою, на походѣ и въ мирной жизни, положительно утверждаетъ, что указанное выше мнѣніе—ошибочно.

По природѣ своей китайцы обладаютъ многими положительными военными качествами, и если таковыя не проявляются, то благодаря лишь недостатку воинскаго воспитанія и дурному примѣру старшихъ начальниковъ.

Въ физическомъ отношеніи китаецъ сложенъ правильно и не имѣетъ недостатковъ, которые могли бы помѣшать ему сдѣлаться хорошимъ солдатомъ; наоборотъ, онъ обладаетъ нѣкоторыми качествами, весьма цѣнными въ солдатѣ, таковы:

способность быстро ходить и дѣлать большіе переходы, неприхотливость въ пищѣ и способность довольствоваться малымъ; большое терпѣніе и любовь къ труду; почтеніе къ старшимъ.

Къ отрицательнымъ качествамъ китайца нужно отнести нѣкоторую физическую слабость его, которая является, повидимому, слѣдствіемъ плохого питанія и постоянной тяжелой работы. Но и это обстоятельство отнюдь не дѣлаетъ китайца неспособнымъ къ военной службѣ, а только требуетъ для него болѣе легкаго обмундированія, снаряженія и вооруженія.

Всѣ эти наблюденія приводятъ къ убѣжденію, что изъ китайца, при правильномъ военномъ воспитаніи и образованіи, можетъ выработаться солдатъ, ничѣмъ не уступающій европейскому.

Проектъ «укрѣпленія границъ».

До 1903 года колонизація китайцами Сѣв. Маньчжуріи, развиваясь постепенно, шла естественнымъ путемъ въ силу большой земельной нужды въ предѣлахъ Собственнаго Китая; но съ этого времени вопросъ получилъ совершенно другое направленіе; переселеніе въ значительной степени потеряло естественное свое направленіе, принявъ форму движенія, регулируемаго китайскими властями, по извѣстной, выработанной политической программѣ, и преслѣдуя цѣли, имѣющія мало общаго съ той колонизаціей, которая велась до 1903 года.

Во время минувшей войны, а равно въ ближайшее послѣ нея, колонизація Сѣв. Маньчжуріи китайцами почти прекратилась, но зато теперь это дѣло получило такое широкое и опредѣленное развитіе, что система и планъ колонизаціи, принятые Китайскимъ Правительствомъ, можно считать достаточно выясненными.

Основнымъ положеніемъ въ настоящее время должно считаться само наименованіе, которое носитъ колонизаціонное дѣло, а именно:—„мѣры по укрѣпленію границъ“; этимъ обрисовывается и весь характеръ колонизаціонной политики Китая.

Раіоны колонизаціи.

Въ зависимости отъ географическаго положенія, а частью и въ силу разнообразныхъ мѣстныхъ условій Сѣв. Маньчжуріи, естественнымъ путемъ опредѣлилось нѣсколько отдѣльныхъ колонизаціонныхъ раіоновъ, заселе-

ніе которыхъ идетъ по разнымъ системамъ и при разныхъ условіяхъ.

Раіоны эти: *въ Хэй-лун-цзянской провинціи:* 1) Центральный,— обнимающій собой весь округъ Суй-хуа-фу, Цицикарскій и, такъ называемый, Анда-тинъ, а также южную часть Мэргеньскаго округа; 2) Амурскій,—простирающійся по правому берегу р. Амура отъ Мохо до устья Сунгари съ центромъ у Айгуна; 3) Западный или Хайларскій, съ правобережной полосой р. Аргуни отъ посел. Абагай-туй до устья, съ центромъ въ Хайларѣ; 4) Монгольскій, или долина нижняго теченія р. Нонни.

Въ Гиринской провинціи: 5) Раіонъ Ми-шань-фу или Фэнъ-ми-шань-цзы, захватывающій все побережье оз. Ханка, а также лѣвый берегъ р. Уссури; 6) Линь-цзянь-чжоу— раіонъ, образуемый правымъ берегомъ р. Амура, на участкѣ отъ устья р. Сунгари до устья р. Уссури, и нижнимъ теченіемъ обѣихъ этихъ рѣкъ, съ центромъ въ Линь-цзянѣ (Лаха-су-су); 7) Янь-цзи-тинъ съ Хун-чунскимъ округомъ.

Перечисленные раіоны рѣзко дѣлятся на двѣ группы: а) Центральный и Амурскій—представляютъ собою мѣстности, куда стремится населеніе естественнымъ путемъ, въ силу благопріятныхъ условій земледѣлія или заработковъ и торговли; б) всѣ прочіе раіоны,—не имѣющіе до настоящаго времени сносныхъ условій для заселенія, колонизуются искусственнымъ образомъ; для успѣшнаго хода заселенія раіоновъ первой группы китайскому правительству предстояло только дать надлежащее разрѣшеніе занимать тамъ свободныя земли и взять въ свои руки урегулированіе дѣла. Раіоны второй группы, колонизація которыхъ обусловливается политическими соображеніями, требуютъ громадной затраты средствъ, установленія сложной административной системы, дарованія особыхъ льготъ поселенцамъ.

Въ зависимости отъ различныхъ мѣстныхъ условій колонизируемыхъ раіоновъ, китайской администраціей примѣняются и различныя системы колонизаціи.

Системы колонизаціи.

До настоящаго времени опредѣлились слѣдующія системы: 1) заселеніе вольными колонистами; 2) военныя поселенія или колонизація при помощи, такъ называемыхъ, рабочихъ батальоновъ; 3) колонизація на акціонерныхъ началахъ и 4) система пограничныхъ карауловъ.

Хунхузы.

Одной изъ наиболѣе уродливыхъ сторонъ маньчжурской жизни являются разбои *хунхузовъ*. Несмотря на упорную борьбу съ этимъ зломъ, его не удалось вырвать съ корнемъ.

Слово „хунхузъ", въ переводѣ на русскій языкъ, значитъ „краснобородый"; это названіе удержалось издавна, когда китайскіе рыцари большихъ дорогъ для того, чтобы замаскироваться, при нападеніи прицѣпляли себѣ искусственныя красныя бороды. Въ настоящее время этимъ именемъ вообще называютъ всякаго бандита, промышляющаго грабежомъ и разбоемъ.

Источники, изъ которыхъ черпаются конскрипты хунхузскихъ бандъ, разнообразны и значительны.

Шайки организуются иногда по иниціативѣ отдѣльныхъ смѣльчаковъ; иногда сорганизовавшіеся бродяги сами выбираютъ изъ своей среды предводителя; одиночные хунхузы рѣдки, это обыкновенно выгнанные изъ какой-нибудь шайки. Численность шаекъ разнообразна: отъ 3 челов. до нѣсколькихъ сотенъ; мелкія шайки—по преимуществу пѣшія, крупныя—конныя; но въ общемъ, онѣ сообразуются съ обстановкой: если пѣшимъ понадобятся кони, они ихъ отнимаютъ у населенія, если кони оказываются лишними —ихъ бросаютъ.

Въ шайкахъ поддерживается желѣзная дисциплина; наказанія жестоки и безпощадны.

Вооруженіе шаекъ въ общемъ такъ же разнообразно, какъ разнообразенъ ихъ составъ.

Общая численность хунхузовъ за послѣднее время достигла почтенныхъ размѣровъ; излюбленными мѣстами пребыванія бродячихъ шаекъ служатъ горныя и лѣсныя трущобы, прорѣзываемыя восточнымъ участкомъ желѣзной дороги, и предгорія Хингана.

Важнѣйшіе населенные пункты.

Предварительно перечисленія важнѣйшихъ населенныхъ пунктовъ Маньчжуріи необходимо дать общую характеристику устройства разныхъ видовъ этихъ пунктовъ.

Типъ фанзы. Фанза носитъ большею частью одинъ и тотъ же характеръ, отличаясь лишь размѣрами и подробностями.

Всѣ фанзы одноэтажныя; двухъэтажныхъ домовъ въ Маньчжуріи нѣтъ, не исключая и дворцовъ.

Въ планѣ фанза представляетъ прямоугольникъ, обращенный той стороной, гдѣ устроены двери и окна, обыкновенно къ югу, и раздѣленный тонкими поперечными переборками, большею частью, на 3 части: середину фанзы занимаютъ сѣни, здѣсь же противъ входа устроенъ алтарь домашнимъ богамъ, а въ сторонѣ, въ углу, находится плита съ вмазаннымъ котломъ. Направо и налѣво двери съ рѣшеточкой, затянутой бумагой. Одна половина фанзы служитъ пріемной комнатой и помѣщеніемъ для мужчинъ, въ другой—помѣщаются женщины и дѣти (женская половина устраивается во всякомъ случаѣ, какъ бы бѣдны обитатели не были).

Въ богатыхъ фанзахъ каждая половина перегородками раздѣлена на нѣсколько комнатъ, но обыкновенно не болѣе 3-хъ.

Во всю длину дома, по обѣ стороны, тянется канъ, т.-е. низкая широкая кирпичная или глинобитная лежанка, на которой китаецъ проводитъ большую часть своей жизни, и которая служитъ единственной печью, согрѣваемой цѣлой системой находящихся внутри трубъ—дымоходовъ.

Фанза составляетъ часть усадьбы разной величины, въ зависимости отъ зажиточности хозяина, причемъ китаецъ при первой возможности старается окружить ее оградой или заборомъ.

Въ бѣдныхъ домахъ подъ навѣсомъ, прямо передъ окнами жилыхъ строеній, помѣщается скотъ.

Болѣе богатыя усадьбы состоятъ внутри ограды изъ ряда двориковъ, соединяющихся проходами или черезъ поперечныя фанзы, или черезъ поперечныя стѣнки. Изъ этихъ двориковъ часть предназначается для хозяйственныхъ службъ, и здѣсь же держится скотъ.

Для размѣщенія войскъ жилыя помѣщенія пригодны только въ крайности, т.-е. въ ненастье и въ зимнее время; грязь, вонь, угаръ отъ жаровни, а зимой, несмотря на непрерывную топку кана, холодъ,—все это представляетъ слишкомъ большія неудобства для размѣщенія войскъ. При необходимости же воспользоваться постройками надо имѣть въ виду слѣдующее:

1) въ деревняхъ и поселкахъ, большею частью, придется пользоваться жилыми строеніями, такъ какъ нежилыхъ мало;

2) въ отдѣльныхъ бѣдныхъ фанзахъ съ хозяевами удается помѣстить 10—20 человѣкъ;

3) въ болѣе зажиточныхъ усадьбахъ, состоящихъ изъ одной поперечной фанзы и двухъ боковыхъ флигелей,— до $^1/_2$—1 роты;

4) въ богатыхъ усадьбахъ, состоящихъ изъ нѣсколькихъ двориковъ—даже баталіонъ.

Постоялые дворы. Отдѣльно встрѣчающіеся въ полѣ фанзы являются или частями одной какой-либо деревни, вытянутой вдоль дороги, или отдѣльными постоялыми дворами.

Послѣдніе обозначены вывѣской или нѣсколькими обручами съ красными тряпочками, подвѣшенными одинъ подъ другимъ. Постоялые дворы отличаются помѣстительностью, особенно при расположеніи у большихъ трактовъ, и удобны для размѣщенія нерѣдко даже 2-хъ и болѣе рогъ пѣхоты.

Типъ деревни. Деревни строятся различно: въ горной части онѣ располагаются по долинамъ рѣкъ и ручьевъ и вытянуты въ одну улицу, застроенную съ одной или обѣихъ сторонъ.

Въ равнинной части деревня состоитъ обыкновенно изъ одной главной улицы и перпендикулярныхъ къ ней переулковъ; опредѣленной формы деревни не имѣютъ, и крестьянскія хозяйства располагаются отдѣльными хуторами въ нѣсколько дворовъ.

Типъ мѣстечка или города. Мѣстечко отличается отъ большой деревни преобладаніемъ въ населеніи торговаго элемента, наличностью складовъ и амбаровъ, 1—2 кумирень, заводовъ—импаней и большой солидностью построекъ. Городъ отличается отъ мѣстечка только совмѣщеніемъ въ немъ административнаго и промышленнаго центра.

Общее свойство китайскихъ городовъ—это въ высшей степени антисанитарныя условія, являющіяся главнѣйшими причинами эпидемій и разныхъ болѣзней

Улицы, большею частью, узкія и извилистыя, представляютъ цѣлый лабиринтъ переулковъ. Чаще всего онѣ не

мощены, но на нѣкоторыхъ изъ нихъ имѣется деревянная мостовая изъ толстыхъ брусьевъ. Во время дождей онѣ представляютъ невылазную грязь; зимою—гололедица.

Колодцы. Въ тѣхъ населенныхъ пунктахъ, гдѣ нѣтъ проточной воды, имѣются колодцы, по большей части, съ нехорошей водой; устраиваются они безъ срубовъ, вровень съ землей, вслѣдствіе чего въ нихъ попадаютъ пыль, мелкія животныя, и ранѣе пользованія ими, необходима ихъ прочистка и, во всякомъ случаѣ, изслѣдованіе воды.

Города. *Г. Гиринъ.* (Чуань-чанъ или Чанъ)—главный городъ Гиринской провинціи (съ населеніемъ въ 1902 г. около 250.000 жителей), на берегу главной водной артеріи Маньчжуріи—р. Сунгари.

Гиринъ является узломъ путей, сходящихся въ немъ съ запада и съ юга:

1. Изъ г. Куань-чэн-цзы съ перевалomъ черезъ хребетъ Лао-ѣ-линъ, въ 13 вер. западнѣе города, весьма легко обороняемымъ.

2. Изъ г. И-тунъ-чжоу съ двумя перевалами, въ разстояніи 18 и 13 вер. отъ города; изъ того же пункта идетъ тропа, выходящая на ближайшій къ городу перевалъ.

3. Изъ г. Мо-нэй-шань—лучшій путь къ г. Гирину съ юга.

4. Изъ г. Гуангай въ Гиринъ дорога выходитъ на предыдущую—у д. Ма-цзя-тунь.

Въ городѣ большое число помѣстительныхъ каменныхъ построекъ, въ которыхъ можно расположить по квартирамъ около корпуса.

Западнѣе города построенъ небольшой фортъ.

Изъ важнѣйшихъ промышленныхъ заведеній и фабрикъ въ г. Гиринѣ находятся: кожевенныхъ заводовъ около 40, сапожныхъ мастерскихъ—46, бумажныхъ фабрикъ—12, кирпичныхъ заводовъ—23, уксусныхъ—9, мукомоленъ—39, хлѣбныхъ лавокъ—70, китайскихъ хлѣбопекаренъ—96, мѣховыхъ магазиновъ—10, кузницъ—31, столярныхъ заведеній—39, сѣдельныхъ—6, палаточныхъ—4 и др. (по свѣдѣніямъ, относящимся къ 1904 г.).

Г. Нингута—главный городъ Нингутинскаго фудутунства; лежитъ въ узлѣ дорогъ на г.г. Гиринъ, Хунчунъ

Никольскъ-Уссур., Сань-синъ, въ 24 вер. южнѣе желѣзной дороги и на лѣвомъ берегу р. Мудань-цзянъ. У города 3 паромныхъ переправы и 2 брода. Удержаніе г. Нингуты въ нашихъ рукахъ, несомнѣнно, окажетъ серьезное вліяніе на сохраненіе нами участка желѣзной дороги съ важной желѣзнодорожной переправой черезъ р. Мудань-цзянъ, находящейся въ 27 вер. сѣвернѣе г. Нингуты.

Въ 1902 г. въ г. Нингутѣ насчитывалось около 40.000 жителей и около 3.000 дворовъ.

Городъ построенъ тѣсно, грязенъ, разрѣзанъ узкими извилистыми переулками; лежитъ на густо населенной и воздѣланной равнинѣ, окруженной горами со всѣхъ сторонъ, кромѣ юго-западной, съ грунтомъ, сильно распускающимся въ дожди.

Изъ болѣе важныхъ промышленныхъ заведеній въ г. Нингутѣ находятся: 4 ханшинныхъ завода, 10 маслобойныхъ, 3 уксусныхъ, 3 кожевенныхъ, 2 кирпичныхъ (они же черепичные), 7 веревочныхъ фабрикъ и 2 бумажныхъ. Изъ мастерскихъ: 16 кузницъ, 17 столярныхъ, 5 слесарныхъ, около 40 мельницъ (свѣдѣнія 1904 г.).

Г. Куань-чен-цзы (Чан-чунь),—главный городъ Чанчунь-фу, узелъ путей на гг. Гиринъ, И-тунь-чжоу, Мукденъ, въ Монголію черезъ гг. Да-ба-цзя-цза или Бодунэ и Харбинъ; городъ расположенъ на лѣвомъ берегу р. И-тунъ-хэ, на его пологихъ скатахъ.

Съ сѣвера, запада и юга городъ окруженъ сухими, сплошь засѣянными и густо населенными возвышенными площадями, пересѣченными оврагами; къ востоку лежитъ низменная долина р. И-тунъ-хэ.

Р. И-тунъ-хэ, протекающая у города, въ сухое время почти пересыхаетъ, но въ большіе дожди заливаетъ прилегающую къ ней часть города; черезъ рѣку 2 моста, на сваяхъ, на дорогахъ въ Лоа-ша-гоу и Гиринъ; кромѣ того, въ $1\frac{3}{4}$ вер. выше этого послѣдняго моста есть мелкій песчаный бродъ.

Населеніе около 70.000 чел. (1902 г.), большею частью, китайцевъ; въ городѣ: 3 ханшинныхъ завода, 1 маслобойный заводъ, 1 ломбардъ и рядъ магазиновъ по мануфактурной торговлѣ.

Торговое значеніе города состоитъ въ томъ, что онъ есть оптовый складъ, собирающій мѣстныя произведенія для отправленія въ Инкоу, и распредѣляющій между городами западной части Гиринской провинціи произведенія ввоза.

Г. Харбинъ возникъ на мѣстѣ ханшиннаго завода, селенія и пристани Хао-бинъ, имѣвшихъ издавна значеніе на Сунгари, какъ опорный на рѣкѣ пунктъ города Аже-хэ, лежащаго въ 35 вер. къ юго-востоку.

Нынѣ Харбинъ широко раздвинулъ свои предѣлы, раскинувшись по лѣвому берегу рѣки, въ общемъ на 10 вер. въ направленіи, перпендикулярномъ рѣкѣ, и до 8 вер. вдоль по рѣкѣ. Конечно, изъ громадной площади, по которой разбросался городъ, далеко не все застроено и заселено; но самый захватъ столь большой территоріи какъ бы намѣчаетъ тѣ масштабы, которые свойственны городу въ его постепенномъ развитіи.

Въ Харбинѣ значительный процентъ жителей составляетъ русскій служащій людъ; неслужащій классъ—торговцы, ремесленники и рабочіе—состоятъ изъ русскихъ и китайцевъ; послѣднихъ считается въ городѣ не менѣе 15 000 человѣкъ.

Г. Цицикаръ—административный центръ Хэй-лун-цзянской провинціи и фудутунства, расположенъ въ 3 вер. къ востоку отъ р. Нонни на плоской возвышенности, обезпечивающей его отъ разливовъ рѣки. Съ запада къ городу примыкаетъ гнилое озеро, остатокъ протекавшаго нѣсколько лѣтъ тому назадъ судоходнаго рукава Нонни. Отъ города до желѣзнодорожной станціи того же названія считается 25 вер.; до русскихъ пограничныхъ пунктовъ: Цурухайту —252 вер. и Благовѣщенска—464 вер.; до фудутунскихъ городовъ: Мэргеня—230 вер., Хайлара—350 вер., Ху-ланьчена—300 вер.; до Мукдэна считается 930 вер. и до Пекина черезъ Монголію—1.200 вер..

Имѣя населеніе свыше 100 тысячъ, Цицикаръ является крупнымъ потребителемъ китайскихъ товаровъ и распредѣлителемъ ихъ для раіона, лежащаго къ сѣверу и западу отъ него.

За исключеніемъ Цицикара, въ фудутунствѣ нѣтъ крупныхъ городовъ или торговыхъ мѣстечекъ.

ГЛАВА 8-я.

Средства.

а) Земледѣліе.

Земледѣліе является главнымъ промысломъ и основой экономическаго благосостоянія населенія Сѣв. Маньчжуріи. Площадь обрабатываемой земли достигаетъ въ Гиринской провинціи около 2.900 тыс. шанъ и въ Хэй-лун-цзянской провинціи около—1.520 тыс. шанъ; по другимъ свѣдѣніямъ эта площадь выражается еще большими цифрами и равняется для всей Сѣв. Маньчжуріи около 4 875 тыс. шанъ. Считая, что шанъ равняется въ Гиринской провинціи 1.992 кв. саж., а въ Хэй-лун-цзянской—1.594 кв. саж., получимъ, что площадь обрабатываемой земли въ Сѣв. Маньчжуріи превышаетъ 3.700.000 десят.

Фактически площадь эта должна быть значительно больше, ибо указанныя выше цифры относятся къ 1908 г., и въ нихъ не включены 1.800 тыс. шанъ южнаго Горлоскаго хошуна, а также не всѣ раіоны обѣихъ провинцій взяты полностью.

Изъ хлѣбныхъ злаковъ въ Сѣв. Маньчжуріи разводятся: пшеница, просо и его разновидности [гу-цза (чуми-цза), пай-цза и ми-цза]; гаолянъ, овесъ, ячмень, гречиха, бобы, кукуруза и въ незначительномъ количествѣ рисъ; сверхъ того разводятся конопля и кунжутъ.

Посѣвъ хлѣбовъ производится начиная съ конца марта мѣсяца и заканчивается въ концѣ апрѣля или началѣ мая. Въ южныхъ раіонахъ Сѣв. Маньчжуріи посѣвы начинаются обыкновенно въ концѣ марта; въ сѣверныхъ нѣсколько позже.

Уборка хлѣбовъ начинается въ началѣ іюля и заканчивается во второй половинѣ сентября.

Преобладающимъ классомъ землевладѣльцевъ въ Маньчжуріи, какъ и вообще въ Китаѣ, являются мелкіе землевладѣльцы, имѣющіе менѣе 50 шанъ (35 дес.) земли и арендаторы.

Число землевладѣльцевъ, обладающихъ болѣе крупными участками земли, не велико. По свѣдѣніямъ въ обѣихъ провинціяхъ Сѣв. Маньчжуріи насчитывается около 250

землевладѣльцевъ, имѣющихъ свыше 40 шанъ земли, изъ нихъ только 33 имѣютъ свыше 1.000 шанъ земли. Впрочемъ, многіе крупные владѣльцы, особенно—маньчжуры, сдаютъ свою землю по участкамъ мелкимъ арендаторамъ. Такимъ образомъ крупныя хозяйства въ Маньчжуріи встрѣчаются въ видѣ исключенія.

Несмотря на то, что усовершенствованныя земледѣльческія орудія въ Сѣв. Маньчжуріи почти совершенно отсутствуютъ, благодаря чрезвычайному трудолюбію мѣстнаго населенія, а также тщательной обработкѣ и обильному унавоживанію полей, земледѣліе носитъ весьма интенсивный характеръ и средняя урожайность въ Сѣв. Маньчжуріи выражается: для бобовъ—самъ 20, гаоляна—81,5, пшеницы—10, овса—18, ячменя—16 и кукурузы—52.

За вычетомъ хлѣба, идущаго на потребность населенія и на винокуренные и другіе заводы, свободная наличность его, могущая поступить на мѣстные рынки достигаетъ около 80.000 тыс. пудовъ, а именно: въ Гиринской провинціи около 49.000 тыс. пуд. и въ Хэй-лун-цзянской—около 31.000 тыс. пуд..

Излишекъ зернового хлѣба служитъ главнымъ продуктомъ вывоза изъ Сѣв. Маньчжуріи. Пшеница и овесъ идутъ главнымъ образомъ въ Приамурье, а бобы и жмыхи въ Центральный Китай и черезъ Инкоу, Дальній и Владивостокъ въ Японію.

Важнѣйшимъ рынкомъ Сѣв. Маньчжуріи по торговлѣ зерномъ, особенно пшеницей, является г. Харбинъ. О томъ, какое значительное количество пшеницы проходитъ черезъ Харбинъ, видно изъ того обстоятельства, что только въ 1906 г. отправлено изъ Харбина по желѣзной дорогѣ около—1.700 тыс. пуд. пшеничной муки и 203 тыс. пуд. пшеницы въ зернѣ; водой, внизъ по Сунгари, отправлено въ томъ же году: муки 225 тыс. пуд. и пшеницы въ зернѣ 437 тыс. пуд..

Пшеница въ зернѣ, отправляемая изъ Харбина, направляется преимущественно на паровыя мельницы г. Благовѣщенска, а главнымъ рынкомъ для сбыта пшеничной муки является Приамурье. За послѣдніе годы въ Харбинѣ появилось много японскихъ фирмъ, закупающихъ тамъ зерновые хлѣба,—преимущественно бобы, а также жмыхи.

Послѣ Харбина главными рынками по торговлѣ зерномъ являются: Аже-хэ, Чан-чунь (Куань-чен-цзы), Нингута, Баян-су-су, Синь-чжань, Цзя-бань-чжань, Пинь-чжоу, Сань-синъ и Ху-лань-ченъ.

Помимо городскихъ рынковъ, значительные запасы зерна скупаются ханшинными заводами, при которыхъ всегда находятся торговые магазины, скупающіе хлѣбъ непосредственно отъ населенія.

б) Огородничество.

Огородничествомъ въ Сѣв. Маньчжуріи занимаются повсюду.

Однако огородничество носитъ промышленный характеръ лишь около большихъ центровъ.

Вездѣ въ городахъ можно найти рѣдьку, свеклу, огурцы, бобы, салатъ разныхъ видовъ, фасоль, стручковый горохъ, зеленый горошекъ, рѣпу и проч.; въ южныхъ частяхъ провинцій попадаются тыквы, дыни и особенно много разводится луку, чесноку и перцу.

Капуста, столь распространенная въ Россіи, въ Маньчжуріи хотя и разводится, но только мѣстами и въ очень ограниченныхъ размѣрахъ. Ее замѣняетъ особый видъ китайской капусты, напоминающій нашъ салатъ.

Картофель разводится повсюду, но въ большихъ размѣрахъ лишь къ сѣверу и къ западу отъ Сунгари; по своимъ хорошимъ качествамъ особенно славится онъ въ окрестностяхъ Шп-сань-шань.

Вообще, овощей въ Маньчжуріи разводится чрезвычайно много, и они составляютъ одну изъ видныхъ статей народнаго продовольствія. Цѣны на нихъ повсемѣстно самыя ничтожныя.

Къ огородничеству китайцы относятся съ такою же любовью и прилагаютъ къ нему столько же искусства и усердія, какъ и къ земледѣлію.

в) Табаководство.

Табакъ ввезенъ въ Маньчжурію съ Манильскихъ острововъ черезъ Японію и Корею.

Сѣется табакъ въ Маньчжуріи повсемѣстно. Лучшимъ табакомъ считается, такъ называемый, „гиринскій“ табакъ, но собственно произрастаетъ онъ не въ окрестностяхъ Гирина, а въ раіонѣ озера Нань-ху-ту, которое расположено въ востоку отъ дороги изъ Нингуты въ Омосо и Гиринъ.

Табакъ этотъ называется „нань-ху-тоускимъ“ и лучшіе его сорта доставляются къ Императорскому Двору.

Второе мѣсто по качеству занимаетъ табакъ, разводимый въ раіонѣ города Аже-хэ. Самые лучшіе сорта табаку произрастаютъ на вновь расчищенныхъ земляхъ безъ всякаго удобренія; табакъ, разводимый на удобренной почвѣ, теряетъ свои высокія качества. Куреніе табаку въ Маньчжуріи распространено въ такихъ широкихъ размѣрахъ, какъ ни въ одной странѣ. Поэтому табакъ идетъ главнымъ образомъ на мѣстныя нужды, а излишекъ вывозится въ Южный Китай, а также въ Уссурійскій край для нуждъ проживающихъ въ этомъ краѣ китайцевъ.

Центромъ табачной торговли является городъ Гиринъ, черезъ который ежегодно проходитъ до 600 тыс. пудовъ табаку.

г) Скотоводство и коневодство.

Скотоводство и коневодство развито въ значительныхъ размѣрахъ и составляетъ главное занятіе населенія лишь на Хулунбуирскомъ нагорьѣ—въ Хайларскомъ раіонѣ и въ окрестностяхъ Цицикара. Въ общемъ, раіонъ Сѣв. Маньчжуріи, въ которомъ скотоводство получило наибольшее развитіе, примѣрно ограничивается съ сѣвера линіей Хайларъ—Цицикаръ, и съ востока г. Бодунэ и рѣкою Нонни (Да-цзянь). Общее количество рогатаго скота, лошадей и овецъ въ разсматриваемомъ раіонѣ превосходитъ 1.500 тыс. головъ.

На Хулунбуирскомъ плоскогоріи скотоводствомъ занимаются не только въ степяхъ, но и по долинамъ рѣкъ, поднимаясь высоко въ горы; табуны лошадей и стада овецъ попадаются въ верховьяхъ Уныръ-гола. Скотоводство исчезаетъ только съ началомъ полосы лѣсовъ. Однако травы этихъ долинъ, выросшія на тучной, прѣсной землѣ, при громадномъ избыткѣ влаги, слишкомъ водянисты и недостаточно солоны, а потому не столь полезны для скота, какъ гучжирныя, т.-е. солончаковыя травы; скотъ здѣсь скоро худѣетъ и начинаетъ болѣть. Скотъ составляетъ единственное богатство кочевого населенія; на скотъ разсчитываются повинности; имъ же ведутъ мѣновую торговлю.

Породы скота здѣсь тѣ же, что и въ Сѣв. Монголіи, вѣками пріученныя съ сухому соленому остречу и къ

соленому же водопою. Рогатый скотъ—крупной породы; лошади же малорослы, хотя и отличаются выносливостью. Скотъ круглый годъ находится на подножномъ корму, вслѣдствіе чего онъ постоянно кочуетъ: лѣтомъ пасется въ степяхъ, гдѣ нѣтъ насѣкомыхъ, а зимою занимаетъ малоснѣжныя плоскогорія.

Во всей остальной Маньчжуріи скотъ держится въ количествѣ, опредѣляемомъ потребностями земледѣльческаго хозяйства—весною и лѣтомъ, и извознаго промысла—поздною осенью и зимою. Объясняется это тѣмъ обстоятельствомъ, что китайцы и маньчжуры почти не употребляютъ ни молочныхъ скоповъ, ни говядины. Болѣе значительное по размѣрамъ скотоводство ведется по низовьямъ Нонни (Да-цзяня), а также на обширныхъ заливныхъ лугахъ, лежащихъ по правую сторону Сунгари. Больше всего скота держатъ маслобойные и винокуренные заводы; на каждомъ изъ этихъ заводовъ кормится не менѣе 20—30 штукъ головъ рогатаго скота, а зачастую гораздо больше. Заводы пользуются скотомъ, какъ рабочей силою; при нихъ же содержится обыкновенно значительное количество свиней, которыя откармливаются получающимися на заводахъ жмыхами и бардою. Землепашцы же предпочитаютъ покупать скотъ, пригоняемый извнѣ, главнымъ образомъ изъ Монголіи и отчасти изъ Кореи, чѣмъ выращивать его дома. Изъ домашнихъ животныхъ въ Маньчжуріи распространенъ рогатый скотъ; онъ—крупенъ и принадлежитъ къ монгольской породѣ; только въ Нингутинскомъ раіонѣ разводятъ скотъ корейской породы. Быки употребляются для полевыхъ работъ, особенно въ мелкихъ хозяйствахъ, и для перевозки тяжестей на телѣгахъ. Лошади —малорослы, но выносливы.

Лошадьми зажиточные хозяева предпочтительно обрабатываютъ землю. Для перевозки тяжестей, кромѣ быковъ и лошадей, употребляютъословъ и муловъ; послѣдніе—болѣе сильны, чѣмъ лошади, и считаются лучшими упряжными и, особенно, вьючными животными. Скрещиваніе ословъ и лошадей создало столь хорошую мѣстную породу муловъ, что иногда, по первому взгляду, бываетъ трудно отличить мула отъ лошади. Овецъ держатъ въ самомъ ограниченномъ количествѣ, необходимомъ для мѣстнаго потребленія;

шкурки же ихъ отправляютъ въ Бодунэ и на югъ. Зато свиней, очень мелкой породы, разводятъ большое количество, такъ какъ свинина — единственная мясная пища населенія; рѣдкая семья не держитъ ихъ по нѣскольку штукъ, выкармливая ихъ на убой; заводы же имѣютъ иногда до 1.000 и болѣе штукъ

Въ Хэй-лун-цзянской провинціи въ числѣ домашнихъ животныхъ содержатся также олени.

Что касается корма скота, то сѣно заготовляется на зиму только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ Хэй-лун-цзянской провинціи, въ крайне ограниченномъ количествѣ, для чего служитъ, такъ называемая, „баранья трава“, которая сохраняетъ зеленый цвѣтъ и мягкость неизмѣнными въ теченіе всей зимы. Обыкновенно же въ то время, когда нѣтъ подножнаго корма, скотъ питается соломою гао-ляна и гу-цзы, которыя даются въ видѣ сѣчки, а также чумизою, бобами и кукурузою.

Въ зимнее время, въ болѣе состоятельныхъ семьяхъ, скотъ содержится въ крытыхъ сараяхъ или оградахъ изъ битой глины; у бѣдняковъ же онъ стоитъ всю зиму на открытомъ воздухѣ, привязанный ко вбитымъ въ землю столбамъ.

Эпизоотіи производятъ въ Маньчжуріи ежегодно большія опустошенія среди скота, и распространенію ихъ способствуетъ невѣжество самихъ китайцевъ, которые зачастую бросаютъ въ воду трупы павшихъ животныхъ, нерѣдко снявъ съ нихъ предварительно шкуру.

Изъ домашней птицы повсемѣстно разводятъ куръ, гусей и утокъ.

Количество лошадей и муловъ въ земледѣльческихъ раіонахъ обѣихъ провинцій исчисляется около 1.217.000 головъ, а именно: въ Гиринской провинціи — около 693.000 г., въ Хэй-лун-цзянской — около 524.000 гол..

Что касается количества въ Сѣв. Маньчжуріи рогатаго скота, овецъ и барановъ, то при составленіи настоящаго описанія, за отсутствіемъ хотя бы приблизительныхъ данныхъ, вычислить таковое не представилось возможнымъ.

Главнѣйшими центрами по торговлѣ скотомъ являются: станція Маньчжурія, г. Хайларъ, Ганьчжуръ, Бодунэ и Хань-чунъ.

д) Перевозочныя средства.

Въ Маньчжуріи встрѣчаются два типа повозокъ: 1) *легковыя* для почтовой и прочей гоньбы и 2) *грузовыя*—для перевозки грузовъ.

1) Легковыя двухколесныя телѣги запрягаются двумя лошадьми и служатъ исключительно для передвиженія пассажировъ и почтовой гоньбы; сосредоточены онѣ главнымъ образомъ въ городахъ и по почтовымъ станціямъ.

2) Грузовыя телѣги или арбы (да-чэ) являются главнѣйшимъ перевозочнымъ средствомъ въ Сѣв. Маньчжуріи.

Такая телѣга состоитъ изъ дрогъ, имѣющихъ до 6-ти фт. длины, на тяжелыхъ колесахъ съ узкимъ ходомъ и съ толстой вертящейся осью, которая смазывается растительнымъ масломъ. На такую телѣгу накладываютъ отъ 50 до 150 пуд. груза, въ зависимости отъ числа запряженныхъ въ телѣгу лошадей или муловъ. Отъ такихъ телѣгъ чисто китайскаго образца рѣзко отличается монгольская повозка, употребляемая только на сѣверѣ, на нагорьѣ Хингана и на Хулунбуирскомъ плоскогорьѣ.

Она представляетъ собою крайне легкое, но прочное сооруженіе, состоящее только изъ пары оглобель, укрѣпленныхъ на тонкой деревянной оси, ничѣмъ не смазываемой, на высокихъ тонкихъ колесахъ, съ широкимъ ходомъ. Для помѣщенія клади на оглобляхъ обыкновенно укрѣпляется плетень изъ прутьевъ. На такую телѣгу накладывается не болѣе 40 пуд..

Зимою, на ряду съ телѣгами, въ болѣе снѣжныхъ частяхъ страны можно видѣть въ употребленіи и сани.

Въ нагруженную китайскую телѣгу обыкновенно запрягаютъ 5, 7 и 12 лошадей или муловъ. На мулахъ же, главнымъ образомъ, происходитъ и пассажирское движеніе, хотя иногда ѣздятъ и на быкахъ или коровахъ.

Подъ вьюкомъ также главнымъ образомъ ходятъ мулы или ослы; верблюды же попадаются въ Маньчжуріи крайне рѣдко.

Передвиженіе товаровъ гужемъ, происходитъ, главнымъ образомъ, осенью и зимой. Причина этого заключается, прежде всего, въ необычайно плохомъ состояніи дорогъ, которыя весною и лѣтомъ отъ дождей и разливовъ рѣкъ становятся почти непроѣзжими, а кромѣ того, въ немалой степени и въ томъ обстоятельствѣ, что извозомъ въ этой

странѣ занимается почти исключительно земледѣльческое населеніе, которое весною и лѣтомъ отвлекается полевыми работами.

Данныхъ о количествѣ арбъ не имѣется; однако въ каждомъ хозяйствѣ имѣется по одной арбѣ, а слѣдовательно, общее ихъ количество должно быть весьма значительнымъ. Количество арбъ по раіонамъ находится въ прямой зависимости отъ плотности населенія. Наибольшее число арбъ сосредоточено въ селеніяхъ, находящихся на главныхъ торговыхъ трактахъ страны.

е) Рыболовство.

Всѣ рѣки Маньчжуріи изобилуютъ разными видами рыбъ, и рыболовство даетъ занятіе значительному числу жителей; для гольдовъ же, живущихъ вдоль Амура, этотъ промыселъ, вмѣстѣ съ звѣроловствомъ, составляетъ главный источникъ существованія. Отъ Сань-сина, вверхъ по обоимъ берегамъ Сунгари, попадаются фанзы китайскихъ рыболововъ. Они соединяются для промысла въ артели, численностью нерѣдко до 40 человѣкъ, и избираютъ изъ своей среды особыхъ старшинъ.

Кадры постоянныхъ рыболововъ пополняются осенью и въ зимнее время окрестными поселянами, посвящающими рыболовству свободное отъ земледѣльческихъ занятій время. Особенно часто встрѣчаются фанзы рыболововъ по Нонни (Да-цзяню), долина которой мало пригодна для земледѣлія. Въ рыбномъ промыслѣ здѣсь принимаютъ участіе китайцы, служащіе на почтовыхъ станціяхъ. По другимъ рѣкамъ этимъ промысломъ занимаются поселяне—земледѣльцы, постолько, посколько это нужно для ихъ собственныхъ потребностей.

Для сбыта рыба доставляется въ города въ разныхъ видахъ, причемъ особенно цѣнится осетровый хрящъ.

Рыба обыкновенно вялится на солнце. Въ теплое время рыбу иногда солятъ; но развитію засола въ обширныхъ размѣрахъ препятствуетъ недостатокъ соли и плохое ея качество, вслѣдствіе примѣси органическихъ веществъ.

ж) Фабрично-заводская промышленность.

Въ ряду промышленныхъ предпріятій Сѣв. Маньчжуріи первое мѣсто занимаютъ: мукомольное дѣло, винокуреніе и производство растительныхъ маслъ.

Центромъ мельницъ и мукомольной промышленности является городъ Харбинъ, въ которомъ имѣется 8 паро-

выхъ мельницъ; всего же въ настоящее время въ Сѣв. Маньчжуріи имѣется 20 паровыхъ мельницъ, причемъ, за небольшимъ исключеніемъ, всѣ онѣ принадлежатъ русскимъ фирмамъ.

Помимо паровыхъ мельницъ почти въ каждомъ населенномъ пунктѣ имѣются простыя китайскія мельницы (мофанъ), состоящія изъ одного или двухъ жернововъ.

Рабочей силою, вращающей жерновъ, служитъ рогатый скотъ, мулы или ослы. Каждая такая мельница въ состояніи перемолоть отъ 25 до 50 (2—4 дань) пуд. зерна, въ зависимости отъ интенсивности работы.

По своему качеству мука, вырабатываемая на этихъ мельницахъ, значительно уступаетъ мукѣ, изготовляемой на паровыхъ мельницахъ.

з) Винокуреніе.

1) *Винокуренные заводы.* Производство очищеннаго спирта и водки сосредоточено въ рукахъ русскихъ заводчиковъ, и занимаетъ первое мѣсто послѣ мукомольнаго дѣла. Ежегодно на этихъ винокуренныхъ заводахъ выгоняется до 140 тыс. ведеръ спирта и водки.

2) Помимо европейскихъ винокуренныхъ заводовъ имѣется значительное число китайскихъ *ханшинныхъ заводовъ.* Ежегодное производство ханшина превышаетъ 2.200 тыс. пуд..

При ханшинныхъ заводахъ обыкновенно находятся китайскія лавки, бобовые заводы и мельницы.

3) *Пивоваренныхъ заводовъ* по линіи Китайской-Восточной желѣзной дороги—10; изъ нихъ: въ Харбинѣ—6, на ст. Маньчжурія—1, въ И-мянь-по—1 и Пограничной—1.

и) Маслодѣлательные заводы.

Бобовое масло и жмыхи составляютъ главнѣйшіе продукты вывоза изъ Сѣв. Маньчжуріи и потребляются, главнымъ образомъ, въ Китаѣ и Японіи.

Общее количество заводовъ, вырабатывающихъ бобовое и конопляное масло, превышаетъ 1.000. Маслодѣлательныхъ заводовъ европейскаго типа съ усовершенствованными машинами имѣется лишь 1—въ Харбинѣ.

і) Кожевенное производство и шерстовальни.

Для кожевеннаго производства имѣется лишь одинъ усовершенствованный русскій заводъ въ Харбинѣ, выдѣлывающій обувь и кожу для обуви. Заводъ открылся лишь недавно, и обороты его пока незначительны.

Сверхъ того, въ Бодунэ имѣется 10 китайскихъ заводовъ, выдѣлывающихъ въ годъ—9—10 тыс. овчинъ. Кожевенные китайскіе заводы находятся почти во всѣхъ городахъ; изготовляемая на нихъ кожа вполнѣ пригодна для выдѣлки башмаковъ.

Въ Бодунэ существуетъ 15 шерстоваленъ, изготовляющихъ ежегодно до 40 тыс. штукъ войлоковъ бѣлаго, сѣраго и коричневаго цвѣтовъ. Тамъ же на 4 фабрикахъ выдѣлывается въ годъ до 10 тыс. штукъ ковровъ изъ овечьей шерсти съ примѣсью верблюжьей и коровьей.

Эта шерсть тутъ же красится въ разные цвѣта. Ковры—небольшихъ размѣровъ и довольно пушистые; они приспособлены къ китайскому обиходу. Цѣна ковровъ низкая, но зато они не отличаются и прочностью.

к) Рефрежираторы. Въ Харбинѣ имѣется рефрежираторъ Эльвангера и Кузнецова, который въ состояніи замораживать ежедневно до 800 пудовъ мяса.

л) Сахарные заводы. Въ ближайшемъ будущемъ предположено открыть сахарный заводъ близъ Ажехэ, ибо, какъ выяснили опыты, мѣстность здѣсь благопріятствуетъ развитію свекловицы.

м) Кустарное производство. Къ кустарнымъ производствамъ, распространеннымъ въ Сѣв. Маньчжуріи, относятся: гончарное производство, ткацкое, красильное, веревочное, бумажное и вермишельное. Всѣ эти производства имѣютъ исключительно мѣстное значеніе и обслуживаютъ лишь потребности туземнаго населенія.

ГЛАВА 9-я.

Общее заключеніе о раіонѣ.

Сѣв. Маньчжурія, составляющая (въ географическомъ отношеніи неотъемлемую часть Амурскаго бассейна) часть территоріи Китайской Имперіи*) (нынѣ „Республики“), имѣетъ, по отношенію къ Россіи, громадное стратегическое значеніе, непосредственно примыкая къ нашимъ владѣніямъ и какъ-бы вдавливаясь въ нихъ, частью перехватывая

*) Правильнѣе было бы Китай назвать частью Маньчжуріи, ибо маньчжуры явились завоевателями Китая.

важнѣйшіе пути сообщенія и связи областей Дальняго Востока съ внутренними частями нашей Родины, частью соприкасаясь съ такими путями, пролегающими по границѣ Маньчжуріи съ Россіей, и имѣющими значеніе для послѣдней естественныхъ коммуникаціонныхъ путей (Амуръ, Уссури).

Правда, на большей части своей территоріи, Сѣв. Маньчжурія представляетъ гористую, мало проходимую, мало изслѣдованную, возвышенную площадь съ рѣдкимъ населеніемъ; однако, съ каждымъ годомъ Маньчжурія привлекаетъ все большее вниманіе Китайскаго Правительства, сознающаго ея важное положеніе по отношенію къ Россіи.

Въ послѣднее время населеніе Маньчжуріи увеличивается все болѣе и болѣе и разселяется, частью по указаніямъ Правительства, частью по естественнымъ причинамъ, вдоль путей (грунтовыхъ, желѣзныхъ и водныхъ), ведущихъ отъ наиболѣе важныхъ пунктовъ Маньчжуріи къ таковымъ же Россійской Имперіи, т. е. по стратегическимъ (операціоннымъ) направленіямъ. Къ такимъ путямъ, какъ было указано въ соотвѣтствующемъ мѣстѣ, принадлежатъ: водный путь (вдоль его частью и грунтовый) Харбинъ—Хабаровскъ, почтовый трактъ Цицикаръ — Благовѣщенскъ, желѣзнодорожный путь Иркутскъ — Цицикаръ — Харбинъ и, продолженіе его, Харбинъ—Никольскъ-Уссур.; послѣдній путь, какъ видимъ, прорѣзываетъ всю Маньчжурію съ запада на востокъ, и нынѣ, до окончанія постройки Амурской желѣзной дороги, представляетъ важнѣйшій путь связи Приморской области съ Имперіей; такимъ образомъ, весь этотъ важнѣйшій путь находится на чужеземной территоріи, посему необезпеченъ, въ чемъ и заключается его стратегическая слабость.

Вторымъ весьма важнымъ путемъ связи является естественный водный путь—Амуръ съ его притоками Шилкой и Аргунью (а частью и Уссури); но и этотъ путь, находясь на большей части своего протяженія на границѣ Маньчжуріи съ Забайкальской и Амурской областями, необезпеченъ и мало надеженъ.

Китайцами учитывается это обстоятельство, и они усиленно колонизуютъ правый берегъ Амура (а равно и лѣвый берегъ Уссури).

При современномъ состояніи Маньчжуріи и Приамурья приходится констатировать фактъ экономической зависимости нашего Приамурья отъ Маньчжуріи; указанная зависимость не уменьшается, несмотря на ежегодное увеличеніе населенія Приамурья, увеличеніе полезной площади земли, и вмѣстѣ съ тѣмъ увеличеніе производительности края.

Проводимая Амурская желѣзная дорога и въ данномъ случаѣ сыграетъ свою роль, вызвавъ къ новой жизни цѣлыя области.

Наибольшей населенностью и доступностью въ географическомъ отношеніи отличается раіонъ Цицикаръ—Харбинъ—Сань-синъ—Нингута— Гиринъ —Бодунэ; отсюда и отходятъ радіусообразно указанныя выше направленія (на Иркутскъ, Благовѣщенскъ, Хабаровскъ, Никольскъ-Уссур.), а равно важнѣйшія направленія въ Сѣв. Корею, Южную Маньчжурію и Внутренній Китай.

ОТДѢЛЪ III

Сѣверная Корея.

Военно-географическій и статистическій обзоры.

— 1912 г. —

СѢВЕРНАЯ КОРЕЯ.

А. ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ.

ГЛАВА 1-я.

Границы раіона и пространство.

Границы и свойства кхъ.

Границы Сѣверной Кореи составляютъ *на востокъ*—Японское море; *на сѣверъ и западъ*—р. Тумень-ула отъ устья до г. Хойрена, отсюда условная линія мимо горы Пактусанъ къ верховьямъ рѣки Ялу и далѣе р. Ялу до устья; *и на югъ*—Корейскій заливъ и условная линія отъ устья р. Ялу черезъ Пхенъ-янъ до Гензана.

Важнѣйшими рубежами Сѣверной Кореи являются: р. *Тумень-ула* и горный хребетъ, тянущійся вдоль берега Японскаго моря. Наиболѣе важное значеніе для насъ, въ политическомъ отношеніи, имѣетъ р. Тумень-ула, такъ какъ въ нижнемъ своемъ теченіи она составляетъ нашу государственную границу съ Кореей.

Пространство.

Разсматриваемый, въ вышеуказанныхъ границахъ, участокъ Кореи представляетъ собою клинъ, постепенно съуживающійся въ направленіи на сѣверо-востокъ, и заключающій въ себѣ площадь величиною около 53.000 кв. вер..

Протяженіе раіона по длинѣ (съ сѣверо-востока на юго-западъ) по прямой линіи—около 440 вер., а по ширинѣ (вдоль южной границы)—около 240 вер..

Главныя операціонныя направленія театра войны, обнимаемыя даннымъ раіономъ.

Единственнымъ операціоннымъ направленіемъ Сѣверной Кореи является узкая прибрежная полоса Японскаго моря, по которой пролегаетъ наилучшая грунтовая дорога Гензанъ — Чхенъ-чжинъ, идущая изъ Южной Кореи къ р. Тумень-ула.

ГЛАВА 2-я.

Поверхность раіона.

Рельефъ, почва и лѣса.

Вся площадь Сѣверной Кореи, къ востоку отъ рѣкъ Ялу и Тумень-ула вплоть до побережья Японскаго моря, заполнена цѣлой сѣтью горныхъ хребтовъ.

Мѣстами система возвышенностей Сѣверной Кореи связывается съ Чан-бо-шаньской горной системой, а потому, въ сущности говоря, Сѣверную Корею можно разсматривать, какъ восточную окраину Чан-бо-шаня.

Становой хребетъ Сѣверной Кореи начинается высокимъ скалистымъ массивомъ на правомъ берегу р. Тумень-ула и въ предѣлахъ Сѣверной Кореи тянется на протяженіи около 500 вер., сохраняя общее юго-западное направленіе.

Средняя абсолютная высота хребта въ сѣверной его оконечности не превышаетъ 1.300 фт.; далѣе къ югу она возрастаетъ, достигая у перевала Цзюарень 2.500 фт., а у перевала Пам-сіо-ріонъ 5.000 фт.. Отсюда средняя высота хребта снова понижается, составляя на перевалѣ Ху-чжиріонъ не болѣе 4.300 фт., а у перевала Матеренгъ 2.700 фт.

По характеру и строенію своему, становой хребетъ на всемъ своемъ протяженіи представляетъ сплошную гряду съ рѣзко обозначенной линіей гребня и состоящую изъ мощныхъ подъемовъ каменныхъ породъ, слабо прикрытыхъ на поверхности слоемъ мягкой почвы.

Скаты станового хребта, обращенные къ Японскому морю, отличаются чрезвычайной крутостью и труднодоступностью. Съ этой стороны хребетъ изрѣзанъ многочисленными долинами и отдѣляетъ отъ себя множество короткихъ отроговъ.

Покатость станового хребта, обращенная къ западу, значительно болѣе полога и болѣе доступна. Отроговъ здѣсь меньше, но зато на крайнемъ сѣверо-востокѣ относительная ихъ высота больше и они труднодоступнѣе станового хребта; южнѣе же параллели, проходящей черезъ г. Мусанъ, вслѣдствіе общаго подъема всей мѣстности, относительная высота отроговъ меньше и они теряютъ свой прежній, рѣзко очерченный и обрывистый характеръ.

Гребень хребта и его западные склоны, особенно въ средней части, покрыты хвойнымъ лѣсомъ. Восточные склоны хребта, въ общемъ, безлѣсны и только мѣстами на нихъ встрѣчаются небольшіе перелѣски.

На сѣверной оконечности хребта, примѣрно до перевала Бу-сан-льенъ, крупнаго лѣса нѣтъ; здѣсь попадаются только поросли низкорослаго дубняка и мелкаго орѣшника и лишь изрѣдка можно встрѣтить отдѣльныя небольшія группы деревьевъ.

Наиболѣе удобными перевалами являются, начиная съ сѣвера: Боджеди (1.150 фт.), Бу-сан-льенъ (2.000 фт.), Цзюаренъ (2.500 фт.), Ху-чжи ріонъ (4.300 фт.), Хоан-цзо, Хван-хву-ріенъ и Матеренгъ (2.700 фт.).

Отъ станового хребта на западъ, внутрь страны, отдѣляется цѣлый рядъ болѣе или менѣе значительныхъ хребтовъ, которые своими развѣтвленіями наполняютъ всю Сѣверную Корею.

У перевала Нам-сіо-ріонъ отдѣляется хребетъ, который идетъ къ сѣверо-западу, по направленію къ горѣ Пактусанъ, лежащей въ предѣлахъ Маньчжуріи близь самой Корейской границы. Хребетъ этотъ, служащій водораздѣломъ между двумя главными рѣчными системами Сѣверной Кореи, можетъ быть названъ Главнымъ Водораздѣльнымъ хребтомъ. Длина Водораздѣльнаго хребта около 150 вер. Средняя абсолютная высота его достигаетъ 5—6 тыс. фт., причемъ, по мѣрѣ приближенія къ гигантскому плато, образующемуся у горы Пактусанъ, хребетъ, не теряя своей абсолютной высоты, постепенно принимаетъ характеръ мелкихъ холмистыхъ уваловъ, которые, не доходя верстъ 40—50 до Пактусана, совсѣмъ исчезаютъ.

Сѣверо-восточный склонъ этого хребта — настолько пологій, что подъемъ изъ долины р. Тумень-ула къ пере-

валу Хо-ха-ніонъ почти незамѣтенъ, несмотря на разницу въ абсолютныхъ высотахъ между указанными двумя пунктами, достигающую до 3.750 фт. Юго-западная покатость Водораздѣльнаго хребта—почти вдвое круче. Вся площадь, занимаемая описываемымъ хребтомъ, покрыта сплошнымъ строевымъ и мачтовымъ лѣсомъ. Наиболѣе удобный перевалъ—Хо-ха-ніонъ (на высотѣ 4.500 фт.) находится въ сѣверной части хребта.

Другой боковой хребетъ отдѣляется отъ станового хребта нѣсколько южнѣе перевала Хоан-цзо. Хребетъ этотъ направляется также къ сѣверо-западу и составляетъ рѣзкую климатическую границу, а потому можетъ быть названъ Граничнымъ хребтомъ. Длина его около 170 вер. Средняя высота—4.000—5.000 фт. Онъ изрѣзанъ массой глубокихъ долинъ, но не имѣетъ скалистаго характера. Хребетъ и отроги его покрыты дѣвственными лѣсами. Болѣе или менѣе удобными перевалами черезъ него являются: Сарамбомъ (4.200 фт.) и перевалъ Тику-ге.

Пространство, заключенное между Главнымъ Водораздѣльнымъ и Граничнымъ хребтами, въ общемъ около 2.000 кв. вер., представляетъ собою высокое плоскогоріе, низшія точки котораго поднимаются надъ уровнемъ моря на 1.600 фт.. Плоскогоріе это называется Пактусанскимъ. Оно перерѣзывается съ юго-востока на сѣверо-западъ тремя хребтами, изъ коихъ наиболѣе рѣзко очерченъ такъ называемый Капсанскій хребетъ, который отдѣляется отъ станового хребта у истоковъ рѣки Вазансо, и своими отрогами заполняетъ все пространство между этой рѣкой и рѣкой Хе-чхен-ганъ. Длина Капсанскаго хребта около 100 вер.. Средняя абсолютная высота 4—5 тыс. фт.. Гребень его рѣзко очерченъ; скаты, обращенные къ сѣверо-востоку,—скалисты; обращенные же къ юго-западу—очень пологи. Хребетъ этотъ въ общемъ труднопроходимъ, особенно въ южной своей части, и сплошь покрытъ лѣсомъ.

Хребты Водораздѣльный и Граничный, а также и находящіеся между ними, имѣя направленіе съ юго-востока на сѣверо-западъ, перехватываютъ всѣ пути отъ нижняго теченія р. Тумень-ула къ нижнему теченію р. Ялу, т.-е. кратчайшіе пути изъ нашего Южно-Уссурійскаго края къ

Квантуну и въ Среднюю Корею, по западную сторону станового хребта. Отличаясь труднодоступностью, они представляютъ существенныя препятствія для движенія въ указанныхъ направленіяхъ, тѣмъ болѣе значительныя, что, подходя своими отрогами и развѣтвленіями близко къ р. Ялу и упираясь въ нее на многихъ участкахъ скалистыми обрывами, они не позволяютъ проложить вполнѣ удобной дороги и по долинѣ этой рѣки.

Отроги же этихъ хребтовъ, имѣя направленіе съ востока на западъ, пересѣкаютъ пути, ведущіе отъ границы Маньчжуріи на югъ, и затрудняютъ движеніе въ этомъ направленіи.

Отъ горнаго узла, образуемаго соединеніемъ хребтовъ Станового и Граничнаго, отходитъ въ западномъ направленіи еще другой значительный хребетъ, называемый Амнокскимъ.

Амнокскій хребетъ служитъ водораздѣломъ между р.р. Ялу и Чин-чонъ (Вель-мем-ганъ) и наполняетъ своими развѣтвленіями все пространство между ними. Длина его —около 220 вер.. По характеру своему онъ чрезвычайно дикъ и скалистъ, а въ восточныхъ своихъ частяхъ, кромѣ того, покрытъ густымъ лѣсомъ. Съ приближеніемъ къ Корейскому заливу Амнокскій хребетъ теряетъ свой дикій характеръ и въ своей западной оконечности переходитъ въ рядъ невысокихъ, вполнѣ удобопроходимыхъ холмовъ.

Амнокскій хребетъ отдѣляетъ отъ себя большое число отроговъ, между которыми образуются многочисленныя долины, служащія ложемъ для массы притоковъ рр. Ялу и Чин-чона. Всѣ отроги, какъ сѣверные, такъ и южные, къ востоку отъ линіи Чхан-сенъ—Пук-ченъ, представляютъ довольно значительные хребты, перевалы черезъ которые, въ общемъ, неудобны для движенія. Къ западу отъ вышеуказанной линіи отроги Амнокскаго хребта становятся болѣе доступными.

По сосѣдству, съ началомъ хребтовъ Граничнаго и Амнокскаго, отъ станового хребта отдѣляется въ юго-западномъ направленіи еще одинъ значительный хребетъ служащій водораздѣломъ между бассейнами р.р. *Чин-чана* и *Тайдонъ-гана* и называемый Тайдонскимъ хребтомъ. Длина его около 220 вер.. Въ самомъ началѣ хребетъ

этотъ имѣетъ довольно дикій характеръ. По мѣрѣ удаленія на юго-западъ, хребетъ понижается и теряетъ свой суровый видъ; однако, въ крайней своей юго-западной части, начиная приблизительно отъ меридіана, проходящаго черезъ г. Пхенъ-янъ, высота горъ вновь нѣсколько возрастаетъ.

Отъ всѣхъ перименованныхъ хребтовъ отдѣляются многочисленные отроги, которые, развѣтвляясь все болѣе и болѣе по мѣрѣ удаленія отъ хребтовъ, придаютъ всему рельефу страны въ высшей степени пересѣченный характеръ.

Между отрогами, имѣющими чрезвычайно крутые скаты (до 45° и даже до 60°), извиваются лощины и долины. Ширина этихъ долинъ только въ рѣдкихъ случаяхъ достигаетъ 5—6 вер., въ большинствѣ же онѣ—не шире 1—2 вер.. Многія долины при своемъ устьѣ съуживаются и образуютъ скалистыя тѣснины. Дно долинъ—обыкновенно ровное съ небольшимъ паденіемъ; подошвы боковыхъ возвышенностей почти всегда ясно очерчены. Такимъ образомъ, подъемъ изъ долинъ на окружающія высоты затруднителенъ. Почва долинъ и лощинъ обыкновенно въ верхнихъ частяхъ каменистая, а въ нижнихъ частяхъ—глинистая или песчаная. Нерѣдко, особенно на сѣверо-востокѣ, въ долинахъ попадаются топкія мѣста.

В о д ы.

М о р я. Всю восточную границу Сѣверной Кореи,—отъ устья р. Тумень-Ула до гор. Гензана,—составляетъ Японское море.

Японское море, хотя и мало промѣрено, но считается моремъ очень глубокимъ.

Теченіе въ Японскомъ морѣ представляется продолженіемъ западной вѣтви теченія Куросива, которое вливается въ Японское море черезъ Корейскій проливъ и выходитъ черезъ Сангарскій проливъ.

Въ послѣднее время замѣчается сильное отклоненіе этого теплаго теченія (Куросива) къ западу.

Всѣ вѣтры, дующіе въ Японскомъ морѣ, могутъ быть подраздѣлены на зимніе и лѣтніе: зимой дуютъ примущест-

венно С.-В. и Ю.-З. вѣтры, лѣтомъ—С.-В. и Ю.-В. вѣтры. С.-В., В. и Ю.-В. вѣтры нерѣдко сопровождаются туманомъ, или пасмурной погодой, при С.-З, З. и Ю.-З. вѣтрахъ обыкновенно бываетъ хорошая погода.

Особенной силой отличается такъ называемый „Тайфунъ“ (по китайски „сильный вѣтеръ“); тайфунъ дуетъ преимущественно осенью и зимой, отличается крайней свирѣпостью и приноситъ немало бѣдствій судамъ, плавающимъ въ Японскомъ морѣ.

Обзоръ Восточнаго побережья Кореи наглядно обнаруживаетъ съ одной стороны сравнительно небольшое число глубокихъ выемокъ въ этой береговой полосѣ каковой недостатокъ, однако, искупается довольно многочисленными удобными гаванями, благодаря значительной глубинѣ моря у самаго берега, малой высотѣ приливовъ и скалистымъ берегамъ, доставляющимъ хорошую защиту отъ вѣтровъ.

Перечень существующихъ болѣе значительныхъ заливовъ на восточномъ побережьѣ начинается съ наиболѣе сѣвернаго и одного изъ наибольшихъ на этомъ берегу—залива Гашкевича (Чосан-манъ), имѣющаго 14 вер. въ ширину и 9 вер. въ длину—на западъ отъ мыса Сесуро, и распадающагося на четыре отдѣльныхъ бухты, изъ которыхъ, одна наиболѣе важная, т. н. Западная, обращена открытой стороною на югъ-востокъ и защищена отъ большинства господствующихъ на этомъ побережьи вѣтровъ. Глубина этой бухты достигаетъ 27 фт. въ 100 саж. отъ берега (отъ 5 до 12—13 морскихъ саж.); бухта достаточно помѣстительна, чтобы служить мѣстомъ стоянки большихъ судовъ Эта бухта извѣстна подъ именемъ бухты Унъ-гый, отъ селенія того же имени на ея сѣверномъ берегу, въ 7 ри (25 вер.) отъ гор. Кенъ-хынъ.

Бухта Унъ-гый, вмѣстѣ съ заливомъ Нач-жин-манъ, далѣе на югъ отъ нея, является лучшей гаванью въ сѣверовосточной Кореѣ и конечнымъ пунктомъ японской пароходной линіи въ этой части побережья; бухта можетъ также служить съ удобствомъ и въ качествѣ базы для военныхъ судовъ.

По послѣднимъ извѣстіямъ, японцы перенесли свою дѣятельность на восточную сторону залива Гешкевича къ

находящемуся здѣсь селенію Сесуро, благодаря большой близости послѣдняго къ устью р. Туманганъ, причемъ, японцами приступлено къ оборудованію порта Сесуро путемъ устройства здѣсь пристани въ цѣляхъ его открытія для торговли; предполагается также провести желѣзную дорогу отсюда на разстояніи 10—12 вер. до устья р. Туманганъ съ конечнымъ пунктомъ ея противъ русской деревни Чокосами. Черезъ Сесуро японцами предположено организовать ввозъ товаровъ черезъ нижній Туманганъ въ Цзянь-дао и Хунь-чуньскій округа, взамѣнъ существующаго болѣе окольнаго пути черезъ Унъ-гый, причемъ товары должны будутъ итти отъ пристани Сесуро по дековилькѣ до пристани Тхори, гдѣ будутъ перегружаться на рѣчныя суда для доставки къ устью р. Хунь-чунь-хэ, или далѣе въ Цзянь-дао.

Слѣдующимъ, послѣ залива Гашкевича, болѣе глубоко врѣзаннымъ заливомъ на томъ же берегу является заливъ Корнилова или Нач-жин-манъ, открытый съ юго-западной стороны и измѣряющійся по направленію съ Ю З. на С.В. въ 12 вер. и съ сѣвера на югъ въ 7—8 вер.; въ немъ также 4 бухты, съ глубиною въ сѣверной и западной изъ нихъ до 24 фт.. Заливъ является лучшей гаванью въ сѣверо-восточной Кореѣ и иностранныя военныя суда нерѣдко заходили сюда; такъ въ 1899 г. заливъ посѣтила англійская тихоокеанская эскадра изъ 10 слишкомъ судовъ. Въ восточномъ углу залива находится небольшое селеніе Нач-жинни, отъ котораго заливъ и получилъ свое названіе Нач-жин-манъ, употребляемое на японскихъ картахъ.

На югъ отъ залива Корнилова, немного сѣвернѣе мыса Колокольцева, расположена небольшая и не совсѣмъ удобная бухта Чхенъ-чжинъ, въ 48 морскихъ миляхъ разстоянія отъ бухты Гашкевича, открытая 31 марта 1908 г. для иностранной торговли.

Чхенъ-чжинъ является естественнымъ выходомъ для богатой области Цзянь-дао, отдѣленной отъ него сравнительно узкимъ сѣвернымъ выступомъ провинціи сѣверной Хамгенъ-до. Въ настоящее время цѣнность ежегоднаго сбора земледѣльческихъ продуктовъ указанной области Цзянь-дао, при томъ лишь въ ея восточной части, исчисляется въ суммѣ 3 милліоновъ енъ; кромѣ того въ этой

части ея остается еще необработанной въ пять или шесть разъ большая земледѣльческая площадь, которая можетъ произвести тѣхъ же продуктовъ на сумму 20 милліон. енъ.

Чхенъ-чжинъ лежитъ въ 100 вер. отъ русской границы, обслуживая Нанамскій военный раіонъ и весь сѣверо-восточный уголъ Кореи. Близость его къ Владивостоку позволяетъ развить русскій ввозъ въ эту часть Кореи. На второй годъ своего существованія въ качествѣ открытой гавани, въ 1909 г., портъ имѣлъ цѣнность оборотовъ торговли въ 1.039.961 енъ противъ 603.349 енъ въ Сенъчжинѣ. Неблагопріятными условіями его дѣятельности является отсутствіе хорошей гавани для стоянки большихъ судовъ и бѣдность окружающей страны.

Обычно бухта Чхенъ-чжинъ зимою не покрывается льдомъ, но благодаря суровой погодѣ она совершенно замерзла въ январѣ 1910 г..

Японцами устроенъ въ гавани волнорѣзъ для защиты ея отъ морского волненія.

На юго-западъ отъ Чхенъ-чжина, между мысомъ Колокольцева на сѣверѣ и мысомъ Казакова на югѣ, лежитъ обширный, но неглубоко вдающійся въ материкъ заливъ Кочжинманъ. На берегу большой бухточки этого залива расположенъ г. Кесенъ (Кенгъ-шенъ), главный городъ провинціи Сѣверной Хамгенъ-до. Несмотря на присутствіе этого залива, впрочемъ, очень мало вдающагося въ материкъ, берегъ имѣетъ на югъ отъ мыса Колокольцева, за немногими исключеніями, совершенно прямолинейное южное направленіе вплоть до мыса Болтина, отъ какового пункта онъ поворачиваетъ на юго-западъ и образуетъ заливъ Плаксина (Иммен-манъ), имѣющій въ ширину 8 вер. и въ глубину до 5 вер.; съ сѣвера къ заливу подходитъ густонаселенная долина рѣки Иммен-чхенъ. Въ западномъ углу залива, вообще глубокаго, но незащищеннаго отъ вѣтровъ, кромѣ юго-западныхъ, лежитъ на сѣверной сторонѣ небольшого полуострова ранѣе окружной, нынѣ уѣздный городъ Сенъ-чжинъ, открытый 1 мая н. ст. 1894 г. для иностранной торговли. Онъ отстоитъ моремъ отъ Гензана въ 75 японскихъ ри (около 277 вер.).

Гавань Сенъ-чжинъ не считается удовлетворительной, представляя собою въ сущности якорную стоянку немно-

гимъ лучшую открытаго рейда, доступнаго всѣмъ вѣтрамъ отъ сѣверо-восточныхъ до юго-восточныхъ; даже при умѣренныхъ вѣтрахъ въ этихъ направленіяхъ сообщеніе между рейдомъ и берегомъ иногда можетъ пріостановиться. Самая якорная стоянка не помѣстительна, но очень легко доступна, причемъ суда съ осадкой до 10 фт. бросаютъ якоря въ $^1/_4$ мили разстоянія отъ берега. Большую половину года здѣсь преобладаютъ туманы, почему температура на берегу является умѣренной во всѣ времена года.

Къ югу отъ Сенъ-чжина берегъ сохраняетъ общее юго-западное направленіе вплоть до обширнаго залива Броутона, наибольшаго на восточномъ побережьѣ, который между мысомъ Вэйриха на сѣверѣ и мысомъ Дуроха на югѣ, у самаго основанія корейскаго полуострова, образуетъ правильную дугу по линіи, идущей сперва въ юго-западномъ, затѣмъ въ прямомъ южномъ и, наконецъ, въ юго-восточномъ направленіи. Этотъ заливъ распадается на цѣлый рядъ меньшихъ заливовъ и бухтъ, изъ коихъ, кромѣ небольшихъ бухточекъ, какъ портъ Шестакова (Чан-чжинманъ) и Нахоманъ (бухта города Хамхынъ), наиболѣе важной и извѣстной является бухта Лазарева, состоящая въ свою очередь изъ трехъ частей: сѣверной, или порта Лазарева, отдѣленной на востокѣ отъ моря полуостровомъ Нахимова, средней—бухты гор. Токхуонъ и южной—бухты Гензанъ. Послѣдняя бухта, незамерзающая зимою, кромѣ тонкаго слоя льду, образующагося у берега и взламываемаго морскимъ волненіемъ, какъ и въ бухтѣ Лазарева, открыта для иностранной торговли и имѣетъ для этой цѣли портъ того же имени.

Входъ съ моря въ Гензанскую бухту, прикрывается цѣлымъ рядомъ острововъ, изъ нихъ наибольшимъ и болѣе другихъ выдвинутымъ въ море является островъ Никольскаго, около $5^1/_2$ вер. по периметру, съ маякомъ, и вторымъ по величинѣ—островъ Анненкова, въ $4^1/_2$ вер. къ западу отъ перваго, сильно укрѣпленный японцами и преграждающій доступъ къ Гензану.

Бухта Лазарева, открытая на югъ, помѣстительна и глубока, доступна для большихъ военныхъ и прочихъ судовъ и защищена отъ вѣтровъ и волненія.

Гавань Гензана хороша, весьма помѣстительна, легко доступна, хорошо защищена, съ превосходнымъ якорнымъ грунтомъ и достаточной глубиною воды. Во время наиболѣе холоднаго мѣсяца года—января, одинъ уголъ гавани, расположенный передъ туземнымъ городомъ, иногда замерзаетъ, но часть гавани, пригодная для стоянки судовъ, никогда не покрывается льдомъ такой толщины, чтобы онъ могъ помѣшать движенію судовъ. Корейскій старый портъ Гензана находится въ южномъ углу бухты; онъ достаточно глубокъ для мелкихъ судовъ и можетъ вмѣстить до 50 большихъ шаландъ. Японскій новый коммерческій портъ расположенъ сѣвернѣе—имѣетъ набережную, пристань и бассейнъ для прикрытія большихъ судовъ отъ волненія со стороны бухты.

Рѣки. Главной водной артеріей Сѣверной Кореи является р. Тумень-ула (Туманганъ), составляющая сѣверную ея границу.

Рѣка Тумень-ула (Туманганъ) беретъ начало на восточномъ склонѣ горы Пак-ту-санъ и впадаетъ въ заливъ Гашкевича. Имѣя протяженіе около 480 вер., она протекаетъ по котловинѣ, во многихъ мѣстахъ весьма тѣсно обставленной горами.

Бассейнъ Тумень-улы окруженъ, имѣющими общую связь, горными хребтами. Наивысшей точкой этого горнаго раіона является гора Пак-ту-санъ, имѣющая высоту около 9.200 фт. Западную границу бассейна составляютъ хребты Чан-бо-шань, Инно и Харбалинъ; сѣверо-западную—хребетъ Лоэ-линъ; сѣверо—сѣверо-восточную—хребетъ Мухдехенъ; восточную—отроги горнаго хребта между побережьемъ Японскаго моря и р. Хун-чун-хэ и юго-восточную—Становой (Корейскій) хребетъ; юго-западную—Водораздѣльный хребетъ, связывающій Становой хребетъ съ плато Пей-шанъ.

Р. Тумень-ула до д. Ивони течетъ на сѣверо-востокъ, преграждая всѣ пути отъ побережья и изнутри Кореи въ Сѣв. Маньчжурію (за исключеніемъ Хунчунскаго раіона), отъ д. Ивони рѣка имѣетъ направленіе на юго-востокъ, пересѣкая пути изъ Кореи въ названный раіонъ и въ наши предѣлы (или наоборотъ); этимъ и опредѣляется значеніе обоихъ участковъ рѣки. Въ частности, первыя 42 вер. рѣка

имѣетъ направленіе на востокъ, затѣмъ до г. Хойрена на сѣверо-востокъ, причемъ выше устья р. Іенмен-су дѣлаетъ плавный изгибъ къ сѣверо-западу, а отъ Мусана до Хойрена, сильно извиваясь, даетъ два рѣзкіе излома къ сѣверу. Отъ Хойрена до Кегенфу Тумень-ула описываетъ большую луку; до д. Ивони она течетъ почти на сѣверъ, отсюда поворачиваетъ на востокъ и тремя колѣнчатыми изломами, уклонившись нѣсколько къ югу, у д. Хурюмтинъ принимаетъ общее направленіе на юго-востокъ; затѣмъ, сдѣлавъ двѣ большія петли у Кеген-фу, она опять принимаетъ это же направленіе, котораго придерживается до впаденія въ Японское между рейдомъ Паллада и заливомъ Гашкевича.

Верхній участокъ, 287 вер. длиной, отъ истока до д. Ивони. До д. Тянпай (Тампай) Туманганъ имѣетъ ничтожные размѣры, но стремительно течетъ въ все углубляющемся, усѣянномъ камнями, оврагѣ, который отъ этой деревни представляетъ уже довольно глубокую долину, значительно затрудняющую переходъ съ одного берега на другой и расширяющуюся лишь на протяженіи 5—6 вер. ниже д. Шохундан-коръ-огуи; долина прорѣзана въ мѣстности, представляющей собою почти ровное плоскогоріе со слабымъ скатомъ къ рѣкѣ. Отъ устья р. Подушю Туманганъ сразу увеличивается въ размѣрахъ. Мѣстность представляетъ тоже плоскогоріе съ прорытымъ въ немъ глубокимъ ущельемъ, порой съ отвѣсными скалистыми скатами; по впаденіи р. Іенменъ-су долина сохраняетъ дикій, скалистый характеръ, но плоскогоріе на правомъ берегу уже на столько изрыто, что представляетъ подобіе причудливыхъ и крайне недоступныхъ горъ, дающихъ удобный подходъ къ рѣкѣ лишь у паромныхъ переправъ близъ дд. Хаменси, Намченъ и Токсю; лѣвый же берегъ представляетъ ниже общаго уровня плоскогорія еще обширную террасу, покрытую селеніями.

Между Мусаномъ и Хойреномъ Туманганъ прорывается черезъ отрогъ Корейскихъ горъ, описываетъ множество большихъ, до 15 вер. длиною, дугообразныхъ петель, вѣтви коихъ порой сближаются до такой степени, что перешеекъ между ними получается не шире 1/4 вер. Въ трехъ верстахъ ниже впаденія Мусанской рѣчки—Туманганъ входитъ въ ущелье 50—60 саж. шириною, гдѣ течетъ съ громадною

быстротою до д Хорои-Кондой. Отсюда рѣка течетъ, подмывая то одинъ, то другой скалистый берегъ и образуя на противоположномъ берегу иногда даже не широкую прибрежную плоскость. Тотъ же характеръ имѣетъ рѣка до д. Ухагса (мѣняя ширину отъ 35 до 50 саж.); китайскій берегъ образуетъ кое-гдѣ террасы, а корейскій очень высокъ, скалистъ и почти всюду обрывистъ.

Отъ д. Ухагса до д. Оншендонгъ Туманганъ течетъ въ глубокой долинѣ, особенно обильной отвѣсными обрывами въ мѣстахъ, гдѣ рѣка подмываетъ хребетъ (такъ называемый перевалъ Куджельенгъ) и его отроги. Немного не доходя хребта, долина расширяется и правый берегъ, ставъ болѣе пологимъ, уступаетъ командованіе китайскому; на всемъ же прочемъ протяженіи рѣки ниже Мусана, особенно отъ дер. Ориденъ, командованіе, и весьма значительное, принадлежитъ корейскому берегу.

Отъ д. Оншендонгъ рѣка вырывается изъ тѣсninъ; долина на правомъ берегу, покрытая пашнями и уступающая мѣстами командованіе китайскому берегу, расширяется сперва до $1^1/_2$, затѣмъ до 5 вер., а за Хойреномъ, кромѣ небольшого участка, до 3 вер. Отъ д. Коріенъ Туманганъ вновь прорываетъ отдѣльный хребетъ и входитъ въ ущелье, сперва составляющее узкую полосу вдоль праваго берега, а затѣмъ, въ видѣ отвѣсныхъ скалъ, вплотную стѣсняющее русло, которое сильно извивается.

Глубина здѣсь незначительна (4—5 фт.), но быстрота теченія (до 9 фт.) не допускаетъ перехода въ бродъ.

Верстахъ въ 10-ти выше г. Чжон-сена рѣка вновь выходитъ въ долину около 2-хъ вер., мелѣетъ и дробится на рукава въ песчаномъ грунтѣ. Ниже д. Тонган-тинъ Туманганъ постепенно опять втягивается въ ущелье и въ послѣдній разъ прорывается черезъ отрогъ хребта, на этотъ разъ менѣе крупный, чѣмъ прежніе; у д. Ивони рѣка выходитъ въ Онсенгскую равнину, принявъ нѣсколько ранѣе слѣва значительный притокъ Боло-хэ-тунь (Буль-хатунь).

Ширина—ниже устья рѣки Подушю отъ 12—20 саж.; по впаденіи р. Іенмен-су доходитъ до 35 саж., но мѣстами съуживается до 13 саж.; между Мусаномъ и Хойреномъ отъ 30 до 60 саж., значительно съуживаясь въ ущельѣ; у

Хойрена отъ 80 до 200 саж.; у г. Чонг-лига—40 саж.; далѣе до устья р. Гай-хэ 30—40 саж.; на Онсенгской равнинѣ до 250 саж..

Глубина рѣки до г. Мусана не велика, бродовъ очень много; отъ г. Мусана до Хойрена 3—3,5 и 4—5 фт., однако бродъ въ этой части рѣки имѣется лишь у д. Хорои-Кондой (до 3 фт.), а также, вѣроятно, у д. Ориденъ; впрочемъ, по выходѣ рѣки изъ ущелья, за д. Онмендонгъ, глубина рѣки уменьшается, такъ что тамъ встрѣчается не мало бродовъ; отъ д. Коріенъ—4—5 фт.; броды съ футовой глубиной имѣются у г. Чжон-сена и д. Тонг-ан-тинъ (Туне-Куань); ниже д. Тонг-ан-тинъ бродовъ нѣтъ.

Скорость теченія ниже устья р. Іенмен-су около 4—6 фт. въ секунду; отъ г. Мусана до д. Умурге отъ 3—2,5 до 6 - 7 фт. (на поворотахъ), мѣстами и больше, въ особенности на узкихъ и глубокихъ мѣстахъ, какъ напримѣръ, въ ущельѣ на протяженіи до д. Хорои-Кондой, гдѣ рѣка течетъ съ громадною быстротой; на участкѣ отъ д. Умурге до Ухагса—5—6 фт.; ниже д. Коріенъ около 9 фт., переправа въ бродъ невозможна; ниже д. Тонг-ан-тинъ—отъ 5 до 12 фт.

Дно рѣки, по большей части, песчаное, плотное, мѣстами хрящеватое; часто, особенно въ верхнемъ теченіи, усѣяно камнями.

Острова въ значительномъ числѣ попадаются ниже прорыва рѣки черезъ Панлинскій хребетъ, но заслуживаютъ вниманія: островъ, длиною 8 вер., шириною 0,5—1,5 вер. ниже д. Хурюмъ-тинъ и рядомъ съ нимъ лежащій —около 2 вер. въ діаметрѣ. Оба острова покрыты густымъ кустарникомъ. Остальные острова ничтожныхъ размѣровъ и перемываются рѣкой съ мѣста на мѣсто.

Переправы: на паромахъ у дер. Хаменси, Намченъ и Токсю; нѣсколько ниже г. Мусана небольшой паромъ и двѣ лодки; у Хойрена перевозъ (баркасъ, поднимающій 6 человѣкъ); у Чонсенга переправа производится на двухъ баркасахъ съ подъемной силой каждый 75—100 пуд. Обыкновенно люди, грузы и телѣги перевозятся въ лодкахъ, лошади же и скотъ переправляются вплавь, что значительно облегчается отмелями рѣки, на которыхъ животныя могутъ отдыхать. Броды открываются въ малую воду

на всемъ теченіи до устья р. Іенмен-су; выше г. Мусана бродовъ также много, ниже Мусана бродъ съ 3 фт. глубиной имѣется у д. Хорои-Кондой; между д. Оншендонгъ и Хойреномъ открывается много трехфутовыхъ бродовъ, изъ которыхъ у д. Одеями—колесный; у Чонсенга и Тонг-ан-тина—броды трехфутовой глубины.

На всемъ описанномъ протяженіи до д. Тонг-ан-тинъ правый берегъ рѣки сопровождается дорогою, лишь мѣстами поднимающейся на сосѣднія высоты тамъ, гдѣ ее совершенно нельзя было проложить у воды; далѣе же отъ Тонг-ан-тина она сворачиваетъ прямо на г. Онсенгъ. Дорога эта вездѣ колесная, за исключеніемъ участковъ: 1) отъ устья рѣки Подушю до г. Мусана; здѣсь, впрочемъ, ее можно обойти колесною же дорогою по лѣвому берегу, съ переправами на правый берегъ въ бродъ у д. Хорои-Кондой и съ возвращеніемъ по плохому мосту у д. Шама-кангу (Самакангы). 2) Тотчасъ за г. Мусанъ—на 3-хъ перевалахъ, представляющихъ очень серьезное препятствіе, хотя и не безусловно недоступное для повозокъ. 3) На перевалѣ Личульенгъ, черезъ отрогъ, образовавшій излучину у д. Хорбори. Кромѣ того на ней есть нѣсколько трудныхъ подъемовъ и спусковъ.

Нижній участокъ рѣки—179 вер. отъ д. Ивони до устья. Отъ д. Ивони Туманганъ верстъ 10—11 течетъ по равнинѣ шириною около 3-хъ вер., къ югу постепенно переходящей въ пологіе холмы; командованіе принадлежитъ лѣвому берегу.

Въ 5 вер. ниже г. Онсенга рѣка, прорывая хребетъ горъ, входитъ въ дикое, скалистое ущелье, совершенно недоступное до д. Хуан-пхе-тинъ. Есть пороги и стремнины. Далѣе, до д. Хурюм-тинъ, рѣка сохраняетъ тотъ же характеръ, но берега становятся не столь дикими и даже возможно движеніе вдоль берега.

За д. Хурюм-тинъ Туманганъ выходитъ на Хунчунскую равнину. На правомъ берегу равнина эта имѣетъ ширину отъ 2 до 4 вер., пересѣчена многими рѣчками и поднимается къ западу холмистыми террасами; на лѣвомъ же берегу она достигаетъ до 20 вер. ширины Рѣка разбивается на большое число рукавовъ и мелѣетъ; здѣсь имѣется нѣсколько бродовъ (не глубже 3-хъ фт.). Противъ

г. Хунчуна рѣка снова собирается въ одно русло шириною до 100 саж..

Китайскій берегъ отъ р. Хунчун-хе до Кенхына высокъ, мѣстами скалистъ и лишь кое-гдѣ оставляетъ вдоль русла узкія полоски, занятыя селеніями. Корейскій берегъ сперва подходитъ къ рѣкѣ (на $1^1/_2$ вер), а затѣмъ оставляетъ долину въ 500 шаг., расширяющуюся у устья р. Оронченъ до 2 вер.. Далѣе онъ опять вплотную подходитъ къ рѣкѣ, лишь у д. Дюкандой оставляя долину до $^3/_4$ вер. шириною. Обѣ излучины рѣки заполнены горами; горы эти скалисты въ малой излучинѣ и въ западной части Кенхынской, а наиболѣе вдавшаяся часть обѣихъ представляетъ песчаныя дюны, особенно значительныя къ сѣверу отъ Кеген-фу. Тотъ же характеръ имѣетъ лѣвый берегъ между излучинами, только песчаная полоса, до 2 вер. шириною, окаймляетъ почти всю выдающуюся къ югу часть горъ; послѣднія въ сѣверной и восточной части Кенхынской излучины сперва отходятъ отъ берега до 10 вер., а на высотѣ города подходятъ къ рѣкѣ въ видѣ невысокаго, но скалистаго кряжа.

Ниже Кенхына рѣка образуетъ такіе же мели и острова, имѣя ширину 100—180 саж. Лѣвый берегъ возвышенъ, мѣстами обрывистъ, но почти всюду оставляетъ полосу сыпучихъ песковъ; правый образуетъ поперечныя долины, очень глубоко вдающіяся внутрь страны, а возвышенности подходятъ къ берегу лишь въ 3—4 мѣстахъ; противъ Красносельской заставы, онѣ идутъ въ разстояніи около $1^1/_2$ вер. отъ рѣки, оставляя командованіе лѣвому берегу. Вдоль берега, отдѣленныя отъ него порой полосою дюнъ, идутъ болота которыя ниже Красносельской заставы встрѣчаются на обоихъ берегахъ.

Ширина рѣки ниже г. Онсенга мѣняется отъ 60 до 80 саж.; за д. Хурюм-тинъ рѣка разбивается на много рукавовъ; противъ г. Хунчуна—100 саж.; ниже Хунчуна—120—180 саж., противъ г. Кеген-фу—80 саж., ниже же его 100—180 саж..

Глубина рѣки ниже г. Онсенга больше 4 фт., противъ г. Хунчуна—4—5 фт., ниже этого города около 4 фт., но при этомъ много перекатовъ и мелей; ниже г. Кен-хына много мелей.

Скорость теченія ниже г. Онсенга отъ 4 до 12 фт. въ секунду; у г. Хунчуна—около 3,5 фт.; ниже этого города —отъ 2,5 до 4 фт..

Входъ въ устье рѣки Туманганъ съ моря сильно затрудняется баромъ съ наименьшей глубиной 5 фт., по которому, при вѣтрѣ съ моря, ходятъ сильные буруны.

До г. Кеген-фу (Кенхына) могутъ доходить суда (шаланды) съ осадкою въ 4 фт., а до г. Хунчуна—съ осадкою 1,5 фт. Для сплава же рѣка пригодна почти на всемъ протяженіи.

Вдоль праваго берега Туманана все время идетъ колесная дорога, которая въ трудныхъ мѣстахъ отходитъ отъ берега и идетъ горами, а именно: отъ г. Онсенга до г. Хуан-пхе-тинъ, отъ д. Дюкандой до д. Шин-хасан-тинъ, поперекъ обѣихъ излучинъ, у г. Кенхына и у д. Цинсани, гдѣ, сверхъ того, имѣется трудный перевалъ; отъ д. Хурюм-тинъ до д. Шинганенъ, дорога держится большею частью верстахъ въ 1—3 отъ рѣки. Ниже Красносельской заставы дорога имѣется только по лѣвому берегу и то плохая.

Р. Туманганъ, на протяженіи 193 вер. отъ д. Ивони, до устья, представляетъ довольно серьезную оборонительную линію, наиболѣе слабыми мѣстами которой, въ виду наличія бродовъ и доступности береговъ, являются участки: у г. Онсенга (10—11 вер.), отъ д. Хурюм-тинъ до устья р. Хунчунхе (24 вер.) и противъ г. Кеген-фу; средній изъ нихъ пассивно удобнѣе обороняется съ корейскаго берега, а бродъ у Кегенфу, повидимому можетъ быть обороняемъ и съ того и съ другого берега. Что касается форсированныхъ переправъ, то ихъ, по конфигураціи рѣки и возвышенностей, удобнѣе всего производить или на Хунчунскомъ участкѣ (съ праваго берега на лѣвый), или въ одной изъ излучинъ близъ Кегенфу (въ любую сторону).

Такимъ образомъ, главнѣйшее значеніе принадлежитъ участку рѣки у г. Кегенфу, такъ какъ здѣсь имѣется бродъ, удобно форсировать переправу и отсюда отходятъ кратчайшіе пути, какъ къ Новокіевску, такъ и къ удобной бухтѣ на корейскомъ побережьѣ. Наконецъ, Онсенгскій участокъ можетъ пріобрѣсти значеніе лишь тогда, когда

противникомъ будетъ занято все теченіе Туманган отсюда до устья, ибо тогда дорога черезъ Мизіанъ получитъ характеръ обходнаго пути, выводящаго на флангъ оборонительной линіи.

Въ общемъ же можно заключить, что, по своимъ свойствамъ, въ нижнемъ теченіи р. Туманганъ представляетъ довольно серьезное препятствіе, особенно въ періодъ дождей; въ верхнемъ же теченіи дикость и малодоступность ея долинъ дѣлаютъ мало вѣроятной возможность операцій на этой части рѣки.

Р. Туманганъ, какъ линія вторженія съ моря, неудобна. Фарватеръ рѣки допускаетъ самую ничтожную осадку. Дороги, пролегающія долиной рѣки по обѣ ея стороны, неудобны для движенія артиллеріи и обозовъ.

Изъ многочисленныхъ правыхъ притоковъ р. Тумень-улы, протекающихъ по Сѣверной Кореѣ, одинъ изъ наиболѣе значительныхъ: р. Шоду-шю (100 вер. длины).

Р. Шоду-шю беретъ начало въ Становомъ хребтѣ, недалеко отъ перевала Намшеренъ и впадаетъ въ р. Тумень-улу у д. Самоканъ-огы. Общее направленіе ея теченія на сѣверъ. До д. Саненгдей (Сяондо) рѣка представляетъ собой незначительный ручеекъ, но у этого селенія имѣетъ уже ширину до 25 шаговъ, которая, постепенно увеличиваясь, достигаетъ около с. Чан-пень 35 шаг., у с. Дерепень—40 шаг., а у устья—50 шаг. Глубина рѣки вообще незначительна, такъ что почти всюду могутъ быть найдены броды. Скорость теченія довольно велика. Фарватеръ очень извилистъ. Дно каменистое, завалено, кромѣ того, обломками скалъ и камней. Шодушю течетъ въ глубокой долинѣ, имѣющей въ верхней части рѣки видъ широкаго и глубокаго оврага съ крутыми берегами. Отъ с. Саненгдей отвѣсныя скалы, возвышающіяся надъ рѣкой, придаютъ долинѣ видъ ущелья. Чѣмъ ближе къ устью, тѣмъ скалы становятся выше. Ширина долины у с. Саненгдей достигаетъ 100 шаг.; у с. Эмпель—200, у с. Дерепень—500 шаговъ. Далѣе она вновь съуживается, а у впаденія въ р. Тумень-улу, долина р. Шоду-шю имѣетъ ширину шаговъ до 300. Всѣ горы по сторонамъ долины покрыты дремучими лѣсами, которые спускаются и въ долину, почти къ самому берегу рѣки.

Мостовыхъ переправъ на рѣкѣ нѣтъ. Многочисленные броды, заваленные камнями,—неудобны.

Рѣка Шоду-шю принимаетъ съ обѣихъ сторонъ нѣсколько притоковъ, изъ которыхъ наиболѣе значительные впадаютъ съ лѣвой стороны. По долинамъ этихъ рѣкъ проходятъ тропы.

Р. Егмень-шу (Іенмен-су) течетъ параллельно р. Шодушю и въ разстояніи 10—20 вер. къ востоку отъ послѣдней. Ширина рѣки, вообще, не превышаетъ 40 шаг. и только у устья расширяется до 60 шаг. Глубина ея почти вездѣ около 3-хъ фт. Теченіе очень быстрое. Фарватеръ извилистъ; дно каменистое. Характеръ долины такой же, какъ и долины р. Шоду-шю, но скалы менѣе высоки, лѣсъ —мельче и рѣже, а сама долина значительно шире и только въ немногихъ мѣстахъ съуживается до версты. Мостовъ на рѣкѣ довольно много, хотя всѣ они весьма ненадежны даже для вьюковъ.

Р. Оронченъ, шириною 10 саж., по долинѣ ея идетъ дорога изъ г. Кенхына въ Хойренъ.

Остальные правые притоки Тумень-улы еще менѣе значительны по своимъ размѣрамъ, чѣмъ только что описанные (Шоду-шю и Егмень-шу). Всѣ они имѣютъ видъ и характеръ большихъ горныхъ ручьевъ. Ширина ихъ въ среднемъ 15—20 шаг., у устьевъ—30, рѣдко 50 шаг. Глубина ихъ не болѣе, какъ по стремя или много по грудь лошади. Дно ихъ вездѣ плотное, гравенистое, но берега иногда топки. Скорость теченія довольно значительная. Долины, по которымъ протекаютъ эти рѣки, очень узки и обставлены высокими и крутыми возвышенностями. Значеніе всѣхъ притоковъ рѣки Тумень-улы, главнымъ образомъ, сводится къ тому, что по ихъ долинамъ проходятъ наиболѣе удобные пути, вслѣдствіе чего они облегчаютъ передвиженіе по странѣ. Однако имѣя характеръ горныхъ потоковъ и протекая въ узкихъ глубокихъ долинахъ, обставленныхъ высокими горами,—они, послѣ даже небольшихъ дождей, могутъ представить довольно серьезныя препятствія при передвиженіи изъ Южно-Уссурійскаго края въ среднюю часть Кореи, западнѣе Станового хребта.

Изъ лѣвыхъ притоковъ р. Тумень-улы, протекающихъ внѣ предѣловъ Сѣверной Кореи, наиболѣе значительными

являются: *Болохэ-тунь* (Бульха-тунь), *Гай-хэ*, *Мидзин-хэ* и *Хунчун-хэ*.

Слѣдующей значительной рѣкой Сѣверной Кореи—является *р. Ялу-цзянъ* (Амнокъ-канъ), которая составляетъ границу Сѣверной Кореи и Маньчжуріи.

Р. Ялу-цзянъ состоитъ изъ двухъ рѣкъ, сливающихся близъ с. Ча-гоу-мынь: рѣки Эй-цзянъ, которую принято обыкновенно считать верхнимъ теченіемъ р. Ялу-цзянъ и р. Хунь-цзянъ; послѣ сліянія этихъ двухъ рѣкъ, общее ихъ русло носитъ названіе р. Ялу-цзянъ или Да-цзянъ.

Общая длина теченія рѣкъ Эй-цзянъ и Ялу-цзянъ—около 600 вер.

1) Верхнее теченіе до с. Мао-эр-шань (около 200 в.). Рѣка Ялу-цзянъ (эй-цзянъ) беретъ начало на склонахъ горы Пей-шанъ (Бай-тоу-шань), которая служитъ главнымъ узломъ системы Чань-бо-шаньскаго хребта.

На протяженіи около 60 вер. рѣка въ видѣ незначительнаго горнаго потока течетъ въ южномъ направленіи, а затѣмъ поворачиваетъ на западъ и, съ небольшимъ уклоненіемъ къ сѣверу, течетъ такъ до с. Мао-эр-шань на протяженіи около 140 вер., дѣлая очень много мелкихъ изгибовъ.

Послѣ поворота на западъ размѣры рѣки значительно увеличиваются, вслѣдствіе впадающихъ въ нее многочисленныхъ притоковъ; у с. Мао-эр-шань ширина достигаетъ до—75 саж., а глубина 3—6 фт.

Въ сухое время на описываемомъ участкѣ рѣка проходима въ бродъ, и даже у с. Мао-эр-шань имѣется довольно удобный, хотя и глубокій (около 3 фт.) бродъ; съ подъемомъ воды этотъ бродъ и многіе другіе исчезаютъ и переправиться черезъ рѣку, даже въ ея верхнемъ теченіи, довольно затруднительно. Дно рѣки до поворота на западъ каменистое, а далѣе до с. Мао-эр-шань песчано-каменистое Берега рѣки почти на всемъ протяженіи низкіе и песчаные.

Отъ истока рѣка течетъ въ горномъ ущельѣ, а затѣмъ выходитъ на узкую долину, ширина которой $^1/_4$—$^1/_2$ вер. и лишь въ нѣкоторыхъ мѣстахъ достигаетъ 1 вер.

Берега долины составляютъ высокіе горные кряжи преимущественно съ крутыми скатами, поросшими лѣсомъ;

высоты праваго берега во многихъ мѣстахъ упираются въ рѣку высокими обрывистыми скатами, почему вдоль этого берега нѣтъ непрерывной дороги; высоты лѣваго берега нѣсколько ниже и дальше отходятъ отъ рѣки; отъ корейскаго города Сам-су, вдоль лѣваго берега рѣки, идетъ дорога довольно плохого качества въ с. Мао-эр-шань; дорога эта идетъ долиною рѣки, хотя въ нѣкоторыхъ мѣстахъ она пересѣкаетъ горные кряжи, упирающіеся въ рѣку, отъ которой отходитъ тогда на болѣе или менѣе значительное разстояніе.

Вообще, вся долина рѣки на описываемомъ участкѣ представляетъ почти сплошное горное и лѣсное дефиле, движеніе по которому весьма затруднительно.

2) Среднее теченіе отъ с. Мао-эр-шань до с. Ча-гоу-мынь На всемъ протяженіи отъ с. Мао-эр-шань до с. Ча-гоу-мынь (180 вер.), мѣста сліянія рѣкъ Эй-цзянъ и Хунь-цзянъ, рѣка Эй-цзянъ течетъ въ юго-западномъ направленіи, дѣлая очень много изгибовъ въ разныя стороны, изъ которыхъ нѣкоторые весьма значительныхъ размѣровъ.

Размѣры рѣки здѣсь увеличиваются: ширина колеблется въ предѣлахъ отъ 75 саж. до 150 с., глубина 6—12 фт.; теченіе быстрое. Рѣка даже въ сухое время непроходима въ бродъ; переправляются черезъ рѣку на лодкахъ и небольшихъ паромахъ, управляемыхъ веслами и баграми.

Дно рѣки песчано-каменистое, а мѣстами песчаное.

Берега рѣки низкіе песчаные, кромѣ тѣхъ мѣстъ, гдѣ высоты подступаютъ къ самой рѣкѣ; тамъ берега высоки и обрывисты.

Долина рѣки шириною 1—1½ вер.; въ немногихъ мѣстахъ ширина долины достигаетъ до 2—2½ вер.; берега долины состоятъ изъ довольно высокихъ горныхъ кряжей, почти сплошь покрытыхъ лѣсомъ; склоны береговъ преимущественно круты и тоже покрыты лѣсомъ; всѣ пологіе скаты очищены отъ лѣса, воздѣлываются и засѣваются. Почва долины вообще довольно плодородна, почему долина густо заселена, несмотря на дикость и малонаселенность всей окружающей мѣстности.

На всемъ протяженіи описываемаго участка рѣка судоходна; по ней могутъ ходить мелкосидящія лодки, такъ

называемыя джонки, того же типа, что и на рѣкѣ Ляо-хэ. Вверхъ по рѣкѣ джонки везутъ: рисъ, муку, керосинъ, галантерейный и красный товары: внизъ возвращаются нагруженныя бобами, гаоляномъ, чумизой, шелковичными коконами и сырымъ хлопкомъ. Ежегодно въ періодъ навигаціи по рѣкѣ поднимается вверхъ до 2000 джонокъ. Весьма важный пунктъ для рѣчной торговли — с. Ча-гоу-мынь, гдѣ собирается очень часто по нѣсколько сотъ джонокъ одновременно.

Рыболовство весьма мало развито; китайцы совсѣмъ не ловятъ рыбу, а корейцы занимаются этимъ въ весьма ограниченныхъ размѣрахъ.

3) Нижнее теченіе отъ с. Ча-гоу-мынь до устья. На всемъ протяженіи отъ с. Ча-гоу-мынь до устья около (220 вер.). Р. Ялу-цзянъ течетъ въ юго-западномъ направленіи, дѣлая нѣсколько весьма значительныхъ изгибовъ въ разныя стороны.

До с. Гу-лу-цзы (Кулуза) ширина рѣки колеблется въ предѣлахъ отъ 150 до 250 саж., глубина 8—12 фт.; отъ с Гу-лу-цзы до Ань-дун-сяня (Шахэцзы) рѣка разбивается на нѣсколько рукавовъ, раздѣленныхъ песчано-лессовыми островами, и становится значительно мельче, такъ что въ сухое время здѣсь открываются броды, глубиною около 3—3½ фт.; *) ниже г. Ань-дун-сянь (Ша-хэ-цзы) рукава опять соединяются въ общее русло шириною въ ¾—1 вер.; затѣмъ ширина русла увеличивается и достигаетъ 3—3½ вер. въ томъ мѣстѣ, гдѣ по серединѣ русла лежитъ довольно значительныхъ размѣровъ островъ съ нѣсколькими мелкими островами; обойдя эту группу острововъ, русло рѣки съуживается до 2 вер., но затѣмъ начинаетъ снова расширяться и достигаетъ 5 вер., послѣ чего дѣлаетъ поворотъ къ юго-западу и впадаетъ въ море двумя рукавами, раздѣленными большимъ островомъ Гао-ли-гуань; ширина праваго рукава ½—1¼ вер., лѣваго 2—5 вер.

Глубина на всемъ участкѣ ниже г. Ань-дун-сянь не превышаетъ 8—10 фт. Устье рѣки отдѣляется отъ моря песчанымъ баромъ; наименьшая глубина западнаго фарва-

*) Въ малую воду открываются два брода, противъ с. Чан-дянь-хэ-коу и противъ с. Гу-лу-цзы. Теченіе быстрое, мѣстами стремительное.

тера рѣки на барѣ 7—8 фт.; фарватеръ очень извилистъ и часто мѣняетъ свое направленіе, почему входъ въ рѣку безъ опытнаго лоцмана весьма затруднителенъ.

Дно рѣки до с. Гу-лу-цзы частью песчано-каменистое, частью песчаное; ниже этого пункта дно состоитъ изъ желтозема (лессъ) съ значительной примѣсью песка.

Берега рѣки до с. Гу-лу-цзы низкіе песчаные, кромѣ тѣхъ мѣстъ, гдѣ горы подступаютъ къ самой рѣкѣ, тамъ они высоки и обрывисты; ниже селенія Гу-лу-цзы берега состоятъ изъ желтозема (лессъ).

Долина рѣки до с. Гу-лу-цзы носитъ горный характеръ и ширина ея не превышаетъ $1^1/_2$—2 вер.; горные кряжи, составляющіе берега долины, по мѣрѣ движенія къ югу постепенно понижаются, а лѣса, покрывающіе ихъ склоны, становятся рѣже и, наконецъ, совсѣмъ исчезаютъ. Почва долины плодородна и долина довольно густо населена.

Ниже с. Гу-лу-цзы долина расширяется, а горы, составляющіе берега ея, переходятъ въ гряды холмовъ съ пологими скатами; у г. Ань-дун-сянь ширина долины достигаетъ 10 вер.; здѣсь рѣка выходитъ на прибрежную, слегка всхолмленную равнину, съ которой сливается долина рѣки, теряя свои рѣзкія очертанія. Вся нижняя часть долины, обладая плодородной наносной почвой (лессъ), очень густо заселена; здѣсь встрѣчаются нѣсколько очень крупныхъ населенныхъ пунктовъ, какъ на маньчжурскомъ, такъ и на корейскомъ берегу.

На протяженіи всего описываемаго участка рѣка судоходна и по ней производится сплавъ лѣса въ весьма широкихъ размѣрахъ.

Все сказанное выше о судоходствѣ и сплавѣ лѣса относится и къ нижнему теченію рѣки.

Важнѣйшіе въ торговомъ отношеніи пункты, гдѣ собирается значительное количество джонокъ: с. Ча-гоу-мынь, с. Сяо-пуси-хэ, с. Чан-дянь-хэ-коу, с. Гу-лу-цзы, г. Ань-дун-сянь (Ша-хэ-цзы) и с. Да-дун-гоу.

Рѣка Ялу-цзянъ (мѣстѣ съ р. Эй-цзянь), служа пограничной линіей между Мукденьской провинціей и Кореей, въ военномъ отношеніи имѣетъ значеніе серьезнаго препятствія, пересѣкающаго всѣ пути, идущіе изъ Кореи въ

предѣлы Мукдэньской провинціи и обратно. Это значеніе сильно увеличивается пересѣченностью и труднодоступностью широкой полосы мѣстности вдоль теченія рѣки. Только въ нижнемъ теченіи къ югу отъ с. Гу-лу-цзы, мѣстность становится вполнѣ доступной для движенія и дѣйствія войскъ даже въ значительныхъ силахъ; здѣсь же пересѣкаютъ рѣку удобнѣйшіе пути изъ Кореи въ предѣлы Мукдэньской провинціи. Эти послѣдніе пути не только удобнѣйшіе, но и кратчайшіе.

Въ виду того, что рѣка Ялу-цзянъ на протяженіи $^3/_4$ своего теченія (около 450 вер.) проходитъ по мѣстности лѣсистой, колебанія уровня воды въ рѣкѣ происходятъ не такъ рѣзко и часто, какъ во всѣхъ описанныхъ выше рѣкахъ.

Всѣ прочія рѣки Сѣверной Кореи впадаютъ въ Японское море и уже не столь значительны, какъ Тумень-ула и Ялу-цзянъ.

Къ числу этихъ рѣкъ слѣдуетъ отнести:

Р. Та-чіонъ, впадающая въ море южнѣе мыса Энквиста.

Р Ха-сан-до, впадающая сѣвернѣе мыса Колокольцова.

Р. Токг-сань-чіонъ, впадающая южнѣе упомянутаго мыса.

Р. Цзу-ыргонь-чіонъ, впадающая южнѣе мыса Урусова. Ширина этой рѣки въ мѣстѣ пересѣченія ея приморскою дорогою—45 саж., глубина $2^1/_2$ фт.; дно песчаное, но мѣстами попадаются и большіе валуны.

Р. Унъ-уонг. Это быстрая рѣка съ каменистымъ ложемъ; ширина ея доходитъ до 55 саж. а глубина $2^1/_2$ фт.

Р. Шу-мань-чіонъ беретъ начало въ Ту-маньскомъ хребтѣ, близь перевала Нам-сіо-ріонъ; впадаетъ въ море сѣвернѣе залива Плаксина; общее направленіе теченія на юго-востокъ; длина 90 вер. До города Киль-чжю она течетъ въ узкой лощинѣ, съ крутыми большею частью щеками. Грунтъ дна на этомъ пространствѣ скалистый или крупнокаменистый. Глубина незначительна, и рѣка всюду проходима въ бродъ.

Р. И-мань-чіонъ беретъ начало въ Ту-маньскомъ хребтѣ; общее направленіе теченія на юго-востокъ; длина около 75 вер.; впадаетъ въ заливъ Плаксина. Ширина рѣки доходитъ до 50 саж., глубина $1^1/_2$—$2^1/_2$ фт.; дно песчаное.

Р. Пак-са-ганъ, носящая въ верхнемъ теченіи названіе Пук-та-чіонъ, беретъ начало въ главномъ Корейскомъ хребтѣ и впадаетъ въ 5 верстахъ западнѣе мыса Шлиппенбаха.

Р. Намъ-да-чіонъ беретъ начало въ Главномъ Корейскомъ хребтѣ. Общее направленіе теченія на юго-востокъ; впадаетъ въ море въ 15 верстахъ къ юго-западу отъ мыса Шлиппенбаха. Ширина рѣки до 120 саж. Рѣка проходима почти всюду въ бродъ. Общая ея длина около 60 в.

Р. Но-донъ, протекающая черезъ небольшое озеро, впадаетъ въ море выше острова Лахтина (сѣвернѣе).

Р. Намъ-да-чіонъ беретъ начало въ Главномъ хребтѣ и впадаетъ въ море противъ острова Лахтина.

Р. Намъ-да-чіонъ впадаетъ въ рейдъ Паллада. Въ 2½ вер. отъ устья эта рѣка имѣетъ въ ширину 56 саж.

Р. О-чіонъ беретъ начало въ Главномъ хребтѣ; общее направленіе ея теченія на югъ; длина около 80 вер.; впадаетъ въ море между мысами Коробицина и Вейриха. На 20 вер. отъ устья течетъ въ широкой (до 4 вер.) долинѣ. Въ долинѣ этой для орошенія рисовыхъ полей рѣка искусственно раздѣлена на множество мелкихъ рукавовъ, на которыхъ наведены мосты. Длина моста на главномъ рукавѣ, на дорогѣ изъ г. Пук-чена въ Гензанъ, 24 сажени. Большинство изъ этихъ рукавовъ течетъ въ глубокихъ руслахъ.

Р. Сіо-да-чіонъ беретъ начало въ Главномъ хребтѣ; общее направленіе теченія на югъ; впадаетъ въ море южнѣе г. Хонъ-Уонь между мысами Анжу и Елкина. Верстъ на 15 отъ устья течетъ въ широкой (4—6 вер.) долинѣ. Длина рѣки около 75 вер. Рѣка у устья мелка и проходима въ бродъ.

Р. Сіонъ-чіонъ-ганъ беретъ начало въ Главномъ хребтѣ; общее направленіе теченія на юго-востокъ; течетъ мимо города Хамъ-хынь, отъ котораго начинается судоходство на плоскодонныхъ шаландахъ; впадаетъ въ море верстахъ въ 12 отъ него у мыса Моисеева. Длина рѣки около 80 в.

Рѣка Сіо-чіонъ-ганъ (Ше-хченъ-кангъ) впадаетъ близъ мыса Лосева.

Р Іонъ-хынъ-ганъ беретъ начало въ Главномъ хребтѣ и впадаетъ въ сѣверную часть бухты Лазарева. Общая

длина 80 вер. У г. Іонъ-хынъ, ширина рѣки около 60 с., двухъ ея рукавовъ по 25 саж., при чемъ она проходима въ бродъ. Отъ г. Іонъ-хынъ (внизъ) рѣка судоходна для большихъ корейскихъ шлюпокъ.

Р. Токъ-чіонь-ганъ беретъ начало въ Главномъ хребтѣ; имѣетъ общее направленіе на востокъ и впадаетъ въ сѣверную часть бухты Лазарева. Общая длина 80 вер.

У города Ко-уонь имѣется временный мостъ, длиною въ 60 саж Рѣка проходима въ бродъ. Въ нижнемъ теченіи она имѣетъ до 40 саж. ширины и 2—2½ арш. глубины. Въ 10 вер. отъ устья въ нее впадаетъ рѣчка *Серсони*; начиная отсюда, рѣка принимаетъ новое названіе *Я-хынъ-дюто*. По этой части рѣки могутъ свободно ходить большія корейскія джонки.

Въ соотвѣтствіи съ гористымъ характеромъ страны, корейскія рѣки въ большинствѣ случаевъ оказываются типичными горными потоками, стремящимися внизъ по не ровному каменистому руслу, нерѣдко въ видѣ водопадовъ. Въ половодье корейскія рѣки, благодаря быстротѣ теченія, обычно не осаждаютъ въ побережныхъ равнинахъ ила, сносимаго ими съ горъ, а выносятъ его безъ пользы въ море на большое разстояніе отъ берега, гдѣ и образуютъ черезъ это отмели.

Корейскія рѣки въ сѣверныхъ и центральныхъ частяхъ полуострова зимою совершенно замерзаютъ, причемъ рѣки восточнаго бассейна (Японскаго моря) ранѣе, нежели рѣки западнаго бассейна (Желтаго моря); замерзаніе наступаетъ съ низовьевъ, гдѣ теченіе болѣе медленно. Толщина льда бываетъ вполнѣ достаточной для переправы колеснаго обоза и даже артиллеріи.

ГЛАВА 3-я.

Климатъ.

Климатъ корейскаго полуострова находится подъ вліяніемъ нѣсколькихъ факторовъ, обусловливающихъ его особенности. Изъ этихъ факторовъ главнѣйшими являются: географическое положеніе полуострова, съ трехъ сторонъ

окруженнаго моремъ и только съ четвертой (сѣверо-западной) примыкающаго непосредственно къ материку Азіи; устройство поверхности, въ которомъ преобладаютъ въ значительной степени горные элементы, и направленіе Главнаго хребта вдоль оси полуострова, при чемъ послѣдній разбивается имъ на двѣ неравныя половины весьма неодинаковыя и въ климатическомъ отношеніи Наконецъ, извѣстное вліяніе на климатъ Кореи оказываютъ и морскія теченія, проходящія у береговъ полуострова.

Что касается географическаго положенія Кореи, то необходимо прежде всего замѣтить, что хотя Корея и представляетъ собою полуостровъ, окруженный съ трехъ сторонъ моремъ, однако, климатъ ея въ большей части занимаемой ею страны долженъ быть названъ скорѣе континентальнымъ съ сильнымъ холодомъ зимою и знойной жарой лѣтомъ и съ довольно рѣзкими колебаніями температуры.

Корейскій климатъ является болѣе неравномѣрнымъ, чѣмъ климатъ соотвѣтствующихъ странъ Европы, несмотря на полуостровное положеніе страны, благодаря тому, что примыкающее на западѣ къ полуострову—Желтое море съ его частями Чжилійскимъ и Корейскимъ заливами, отличается мелководіемъ, почему быстро нагрѣвается лѣтомъ и охлаждается зимою и способно оказывать лишь слабое регулирующее вліяніе на корейскій климатъ въ смыслѣ придания ему большой равномѣрности. Напротивъ, глубокое Японское море, лежащее на востокъ отъ полуострова, въ состояніи лучше исполнять эту роль и дѣйствительно, восточное побережье Кореи оказывается въ общемъ теплѣе западнаго подъ тѣми же градусами широты. Это можно объяснить также тѣмъ, что восточное побережье лучше защищено горами—Главнымъ хребтомъ и его сѣверо-восточными развѣтвленіями отъ холодныхъ западныхъ вѣтровъ, дующихъ съ материка зимою.

Изъ морскихъ теченій, проходящихъ у береговъ корейскаго полуострова, необходимо указать на два—теплое и холодное. Первое представляетъ западную вѣтвь теплаго теченія Куросива, отдѣляющуюся отъ главнаго теченія у южной оконечности острова Кюсю и проходящую затѣмъ мимо острововъ Гото и Хирадо въ южно-корейское море

и черезъ Корейскій заливъ выходящую въ восточную часть Японскаго моря. Навстрѣчу ему спускается изъ Охотскаго моря холодное теченіе, т. н. теченіе Лаймана, которое, проходя черезъ сѣверную и западную части Японскаго моря, слѣдуетъ рядомъ съ восточнымъ побережьемъ корейскаго полуострова и, достигнувъ части моря у береговъ Кенъ-сянъ-до, постепенно исчезаетъ, возникая снова уже на западномъ берегу провинціи Челладо, откуда это теченіе проходитъ вдоль западной стороны Кореи и по сѣверному краю Желтаго моря и достигаетъ китайскаго материка. По отдѣльнымъ временамъ года оба теченія—теплое и холодное усиливаются или уменьшаются. Весною, къ апрѣлю мѣсяцу, теплое теченіе постепенно расширяетъ раіонъ своего распространенія въ Японскомъ морѣ и къ серединѣ лѣта, когда достигаетъ въ этомъ отношеніи высшаго предѣла, доходитъ до береговъ Канъ-уон-до и Хам-генъ-до, гдѣ и происходитъ его встрѣча съ холоднымъ теченіемъ. Съ октября мѣсяца теплое теченіе ослабѣваетъ, напротивъ холодное теченіе растетъ въ длину и въ періодъ декабря и января встрѣчаетъ теплое теченіе уже у южныхъ береговъ провинціи Кенъ-сян-до.

Несомнѣнно, что указанное холодное теченіе оказываетъ извѣстное вліяніе на зимній климатъ восточнаго побережья корейскаго полуострова, который безъ него являлся бы еще въ большой степени умѣреннымъ, чѣмъ въ настоящее время. Напротивъ, въ южно-корейскомъ морѣ и Корейскомъ проливѣ проявляется въ тотъ же зимній періодъ года благотворное вліяніе теплаго теченія.

Вѣтры. Вся Сѣверная Корея находится въ области дѣйствія восточно-азіатскихъ муссоновъ.

Зимою въ Кореѣ преобладаютъ западные, сѣверо-западные и сѣверные холодные и сухіе вѣтры, дующіе изъ глубины материка, лѣтомъ дуютъ восточные и юго-восточные вѣтры. Въ остальныя времена года—весною и осенью направленіе вѣтровъ менѣе постоянно и не получаетъ преобладающаго характера, такъ какъ эти времена являются переходными періодами отъ зимняго къ лѣтнему муссону и обратно.

Облачность и осадки. Въ зависимости отъ чередованія муссоновъ—влажныхъ лѣтомъ и сухихъ зимою, облачность

въ Кореѣ въ лѣтніе мѣсяцы замѣтно значительнѣе, чѣмъ въ зимніе.

Подъ вліяніемъ преобладанія, по отдѣльнымъ временамъ года, сухихъ и влажныхъ муссоновъ атмосферные осадки лѣтомъ во всей Кореѣ превосходятъ количество тѣхъ же осадковъ зимою на столько, что можно съ полнымъ основаніемъ говорить о существованіи въ этой странѣ ясно выраженнаго дождливаго сезона.

Этотъ дождливый періодъ начинается въ Кореѣ съ іюня и обычно продолжается до середины августа, послѣ чего въ періодъ августа и сентября, въ сѣверной Кореѣ, вторично выпадаютъ продолжительные и обильные дожди. Сухое время года въ Кореѣ обыкновенно продолжается съ марта по май и съ сентября по декабрь.

Выпаденіе снѣга въ Кореѣ въ общемъ невелико (чаще всего снѣгъ выпадаетъ въ декабрѣ, январѣ и февралѣ); на морскомъ побережьѣ снѣга вообще бываетъ меньше, чѣмъ внутри страны.

Въ апрѣлѣ и маѣ въ Кореѣ часты туманы, особенно на западномъ побережьѣ, гдѣ образованію ихъ способствуютъ огромныя пространства илистыхъ отмелей, ежедневно заливаемыхъ водою во время приливовъ.

На восточномъ морскомъ побережьѣ тумановъ немного менѣе и почти не бываетъ такихъ, которые продолжались бы нѣсколько дней.

Температура. Колебанія температуры имѣютъ довольно рѣзкій характеръ.

Зимою температура на восточномъ побережьѣ полуострова вообще рѣдко опускается ниже—12°Ц., тогда какъ на западномъ побережьѣ подолгу стоятъ морозы въ—20°Ц. и пласты снѣга достигаютъ глубины нѣсколько футовъ.

Съ гигіенической точки зрѣнія корейскій климатъ по единогласному свидѣтельству всѣхъ лицъ, долго прожившихъ въ Кореѣ, является вообще прекраснымъ и здоровымъ.

Наиболѣе пріятными временами года въ Кореѣ являются весна и въ особенности осень—сентябрь и октябрь, августъ является самымъ жаркимъ мѣсяцемъ, январь и февраль—самыми холодными. Однако, весна и осень въ

Кореѣ сравнительно коротки, лѣто и зима—продолжительны, при этомъ весна въ Кореѣ оказывается болѣе холодной, чѣмъ осень. Это объясняется тѣмъ, что зимою въ окружающихъ Корею моряхъ скопляется много льду; весною, во время таянія его, воздухъ надъ моремъ сильно охлаждается, что и вліяетъ на температуру воздуха на корейскомъ материкѣ.

ГЛАВА 4-я.

Пути сообщенія.

Желѣзныя дороги.

Въ 1904 г. вся желѣзнодорожная сѣть Кореи была представлена единственнымъ открытымъ для движенія рельсовымъ путемъ Сеулъ—Чемульпхо, длиною около 37 вер. Въ теченіе того же 1904 г. и слѣдующаго 1905 г. для военныхъ надобностей было сооружено нѣсколько широкихъ и узкоколейныхъ путей, позднѣе перешитыхъ на широкую „европейскую“ колею въ 4 фт. 8,5 дм. и въ настоящее время, т. е. всего черезъ 8 лѣтъ, Корея покрыта рельсовой сѣтью въ 836 миль (т. е. до 1218 верстъ) путей, открытыхъ для движенія, и до 200 вер., находящихся въ постройкѣ.

I. Ширококолейныя желѣзныя дороги.

Главной желѣзнодорожной линіей Кореи является дорога, соединяющая Фузанъ съ Андуномъ—начальнымъ пунктомъ линіи Андунъ—Мукдэнь. Длина всей линіи Фузанъ—Андунъ 586,2 мили.

Отъ желѣзнодорожной магистрали Фузанъ-Андунъ отходятъ слѣдующія вѣтки:

1) Отъ станціи Санросинъ (въ 30 миляхъ къ сѣверо-западу отъ Фузана) на Мазанихо—длиною 24,8 мили.

2) Отъ станціи Тхенъ-чженъ (въ 170 миляхъ къ сѣверо-западу отъ Фузана) до порта Мокихо—такъ называемая Хонамская линія (съ вѣткой на Кунсанъ). Въ настоящее время линія эта открыта для движенія: отъ ст. Тхенъ-чженъ до ст. Сейю (81 миля) и отъ ст. Рири до

Кунсана (32,6 мили). Остальныя 80 миль—отъ Сейю до Мокпхо предположено закончить не позднѣе 1914 г.

3) Кейдзинская вѣтка, соединяющая центръ края—Сеулъ (Кейдзіо) съ лучшимъ портомъ Кореи—Чемульпхо. Линія эта идетъ отъ Чемульпхо до ст. Эйтохо (около 19 миль), затѣмъ отъ этой станціи до ст. Ріонсанъ (4 мили) желѣзнодорожная линія идетъ по магистрали (Фузанъ-Андунъ), а отъ ст. Ріонсанъ отходитъ вѣтка на Сеулъ (длиной до 2 миль).

4) Кейгенская вѣтка, соединяющая Сеулъ съ Гензаномъ (длиною 137 миль). Линія эта, въ настоящее время, открыта для пассажирскаго и товарнаго движенія на протяженіи 62,8 мили—отъ Сеула до ст. Тецученъ; на остальномъ участкѣ работы почти закончены (до 60—70%). Закончить дорогу предположено къ началу 1914 г.

5) Вѣтка отъ ст. Косю (въ 142 миляхъ на сѣверо-западъ отъ Сеула) до Кеннихо—порта при устьѣ рѣки Дайдо; длина вѣтки—8,9 миль.

6) Хейнанская линія, соединяющая гор. Пхенъ-янъ съ портомъ Цинампхо, длиною 34,3 мили.

7) Строящаяся вѣтка отъ Пхенъ-яна до Гензана; линія эта начата постройкой съ двухъ концовъ и въ настоящее время закончены постройкой и открыты для движенія: 10 миль отъ Пхенъ-яна и 4 мили отъ Гензана.

Технические сооруженія на линіи Фузанъ—Андунъ.

Проходя по мѣстности сильно пересѣченной, желѣзная дорога Фузанъ-Андунъ изобилуетъ техническими сооруженіями (мостами и тоннелями).

Наиболѣе значительными сооруженіями на этой линіи являются:

1) Тоннель въ 1-й милѣ отъ ст. Бунзанъ—длиною 759 фт.

2) Мостъ на каменныхъ устояхъ черезъ р. Ринсинко длиною 1786 фт.

3) Мостъ черезъ р. Бивисенъ длиною 834 фт. на гранитныхъ устояхъ со стальными фермами.

4) Тоннель близъ станціи Кейдзіо—длиною 1188 фт.

5) Тоннель „Хотоу“—въ 5-ти миляхъ отъ ст. Додзіо длиною 660 фт.

6) Тоннель длиною 1254 фута въ 3-хъ миляхъ отъ ст. Кейсей.

7) Мостъ черезъ р. Іон-чжин-ченъ на каменныхъ устояхъ, съ стальными фермами. Длина моста 1000 фт. (3 пролета по 200 фт. и 6 пролетовъ по 60 фт.).

8) Тоннель длиною 1161 фт. въ $4^1/_2$ миляхъ отъ станціи Буцукай.

9) Тоннель «Цюва» длиною 1386 фт.—въ 1 милѣ отъ ст. Каккіо.

10) Мостъ черезъ р. Тедонченъ длиною 1500 фт. (6 пролетовъ по 200 фт. и 4 пролета по 40 фт.). Устои изъ камня и кирпича; фермы стальныя.

11) Въ $^1/_2$ милѣ отъ этого моста, черезъ ту же рѣку другой мостъ такой же конструкціи, но длиною 1436 фт. (6 пролетовъ по 200 фт. и 3 пролета по 60 фт.).

12) Тоннель близъ ст. Гіоха—длиною 1740 фт.

13) Мостъ черезъ р. Чон-ген-чанъ длиною 2582 фт. (9 пролетовъ по 200 фт. и 11 пролетовъ по 60 фт.).

14) Мостъ черезъ р. Теріон-кангъ длиною 1642 фт. (7 пролетовъ по 200 фт. и 3 по 60 фт.).

15) Тоннель „Сендзенъ“ длиною 1287 фт.—въ $4^1/_2$ мил. отъ ст. Рока.

16) Тоннель „Хакубасанъ“ въ 3 миляхъ отъ ст. Хакуба —длиною 1782 фт.

17) Мостъ черезъ р. Ялу-цзянъ длиною 3098 фт. (6 пролетовъ по 300 фт. и 6 пролетовъ по 200 фт). Фермы стальныя: устои изъ дикаго камня и гранита. Средній пролетъ (300 фт.) разводный для пропуска судовъ. Средняя часть моста предназначена для движенія поѣздовъ, а по обѣимъ сторонамъ имѣются проходы для пѣшеходовъ (шириною 8 фт. каждый).

Подвижный составъ

Подвижный составъ желѣзной дороги Фузанъ-Андунъ слѣдующій:

1) Локомотивовъ:

5-ти осныхъ	по	48,5	тоннъ	. . .	70
4-хъ »	»	33	»	. . .	4
2-хъ »	»	43	»	. . .	2
3-хъ »	»	102	»	. . .	27
3-хъ »	»	114	»	. . .	6
4-хъ »	»	100	»	. . .	6
				Всего . . .	115

2) Вагоновъ пассажирскихъ:

Салонъ-вагоновъ	1
1-го класса	9
Миктъ 1-го и 2-го класса . . .	3
2-го класса	10
Миктъ 2-го и 3-го класса . . .	24
3-го класса	91
Почтовыхъ	8
Багажныхъ	12
Служебныхъ	1
Всего . .	159

Вагоны частью американскіе, частью построенные въ Японіи. Всѣ вагоны 3-хъ осные; вмѣстимость всѣхъ 159 вагоновъ 11.135 человѣкъ.

3) Вагоновъ товарныхъ:

10-ти тонныхъ	342
14-ти „	4
20-ти „	50
Всего . .	396

4) Платформъ:

22-хъ тонныхъ	305
26-ти „	485
Всего . .	790

Всѣ 1186 товарныхъ вагоновъ и платформъ могутъ поднять 23.796 тоннъ т. е. 1.427.760 пудовъ.

Желѣзнодорожныя мастерскія имѣются: 1) въ Соріо (1 миля отъ Фузана), 2) въ Ріонсанѣ и 3) въ Кеннихо.

Будучи почти на всемъ своемъ протяженіи одноколейнымъ (2-хъ колейные участки пути: 1) Фузанъ—Соріо—1 миля, 2) Эйтохо-Роріосинъ—1,75 мили и 3) Ріонсанъ—Нандаймонъ—1,72 мили),—путь не позволяетъ дать особенно густой графикъ, но это компенсируется въ извѣстной мѣрѣ малыми разстояніями между станціями, дающими въ среднемъ перегоны около 10 миль.

Время пробѣга скораго поѣзда между Фузаномъ и Синъ-ый-чжю (586,2 мили)—19 часовъ; ускореннаго пассажирскаго—21—22 часа.

II. Узкоколейныя желѣзныя дороги.

1) Дековилька отъ порта Чхенъ-чжинъ до г. Хойрена длиною около 57 миль съ вѣткой на Нанамъ (длиною 10,2 мили). Эту линію предположено перестроить на широколейную.

2) Дековилька отъ бухты Сейко (Сохо) до г. Хамхына, длиною 8,3 мили.

3) Дековилька отъ порта Сесюро до д. Унъ-гый; отъ этой послѣдней, въ настоящее время, прокладывается дековилька до г. Кенъ-хына (Кеген-фу).

Всѣ вышеуказанные пути одноколейные; ширина колеи—2 фт.

Подвижный составъ.

Дековильки обслуживаются вагонетками разныхъ типовъ:

1) На линіи Чхенъ-чжинъ—Хойренъ:

а) вагонетокъ пассажирскихъ:

на 4 человѣка каждая	. . . .	20
на 2 „ „	. . . .	38
на 1 „ „	. . . .	22
Всего	. .	80

б) вагонетокъ товарныхъ:

поднимающихъ 26 пудовъ каждая	. .	828
„ 27 „ „	. .	200
Всего	. .	1028

2) На линіи Хамхынъ—Сохо:

Пассажирскихъ вагонетокъ (на 4 чел. каждая)	25
Товарныхъ вагонетокъ (по 27 пуд. каждая) .	85
Всего . . .	110

Личный составъ.

Личный составъ корейскихъ желѣзныхъ дорогъ почти исключительно состоитъ изъ японцевъ, занимающихъ не только высшія должности, но даже и должности носильщиковъ „акабо“. Полицейскую охрану желѣзныхъ дорогъ составляютъ исключительно японцы.

Водные пути.

Наилучшими водными путями Сѣверной Кореи являются рѣки: Ялу-цзянъ (Амнокканъ) и Тумень-ула (Туманганъ).

Во время прилива въ устье *р. Ялу-цзянъ* могутъ входить большіе пароходы и подыматься вверхъ по рѣкѣ на 20 вер. до сел. Іонъ-ампхо, гдѣ имѣется глубокая, но узкая бухта для стоянки судовъ. Во время отлива въ устье рѣки могутъ входить суда съ осадкой до 10 фт. Паровое судоходство сильно затрудняется многочисленными отмелями и быстротою теченія.

Для мелкосидящихъ китайскихъ джонокъ судоходство возможно почти на 150 вер. (считая отъ устья вверхъ по теченію), далѣе до деревни Мао-эршань р. Ялу-цзянъ становится исключительно сплавной рѣкой.

Судоходство по рѣкѣ продолжается съ конца марта до конца ноября, зимою же, съ середины декабря до конца февраля, или начала марта, рѣка Ялу-цзянъ покрывается толстымъ льдомъ.

Р. Тумень-ула, въ общемъ, для судоходства весьма неудобна; главное неудобство создаетъ баръ (въ устьѣ рѣки), съ наименьшей глубиной въ 5 фт., по которому, при вѣтрѣ съ моря, ходятъ сильные буруны, препятствующіе судамъ входить въ устье рѣки.

Судоходство по самой рѣкѣ тоже сопряжено съ большими неудобствами, благодаря крайней измѣнчивости фарватера, обусловленной постояннымъ передвиженіемъ отмелей, и колебаніямъ уровня воды.

Послѣ осенняго половодья, или окончанія періода дождей рѣка Тумень-ула становится мелководной, представляющей затрудненіе для движенія, выше города Кенъхына, даже для простыхъ корейскихъ долбленыхъ лодокъ.

Что касается верхнихъ участковъ рѣки, то они, только во время короткаго весенняго половодья, пріобрѣтаютъ значеніе воднаго пути, по которому сплавляется лѣсъ, растущій въ верховьяхъ рѣки.

Всѣ прочія рѣки Сѣверной Кореи, впадающія въ Японское море, судоходны только въ самомъ нижнемъ своемъ теченіи и то преимущественно въ періоды приливовъ.

Грунтовыя дороги.

Сѣть грунтовыхъ дорогъ въ Сѣверной Кореѣ развита довольно слабо. Дороги подраздѣляются на колесныя и вьючныя. Первыя сосредоточены, главнымъ образомъ, къ сѣверу отъ линіи Кенг-шенъ—Мусанъ и въ юго-западной части страны. Въ центрѣ страны преимущественно вьюч-

ныя дороги. Дороги содержатся въ плохомъ состояніи, ширина ихъ незначительна, а спуски и подъемы плохо разработаны. Особенно трудно-доступны дороги на многочисленныхъ перевалахъ. Мостовъ черезъ рѣчки и ручьи мало, а существующіе мосты обыкновенно весьма непрочной постройки. Броды черезъ рѣчки и ручьи находятся въ плохомъ состояніи; на дорогахъ встрѣчаются большіе камни, затрудняющіе колесное движеніе. Вьючныя дороги преимущественно имѣютъ характеръ тропъ, иногда шириною не больше одного шага. Крутые подъемы и спуски, крупные камни и буреломъ часто затрудняютъ здѣсь даже и вьючное движеніе.

Въ настоящее время японцы энергично занимаются исправленіемъ существующихъ дорогъ и постройкой новыхъ грунтовыхъ дорогъ и шоссе.

По своему направленію сѣть грунтовыхъ дорогъ можетъ быть раздѣлена на три группы: 1) пути, ведущіе отъ границы Кореи съ Южно-Уссурійскимъ краемъ къ Гензану и Пхенъ-яну; 2) пути отъ Гензана и Пхенъ-яна, ведущіе въ Сѣверную Маньчжурію и 3) пути отъ тѣхъ же городовъ, ведущіе въ южную Маньчжурію.

I. Пути, ведущіе отъ русской границы къ линіи Пхенъ-янъ—Гензанъ.

Отъ русской границы къ линіи Гензанъ—Пхенъ-янъ ведутъ три дороги: 1) Приморская дорога отъ Красносельской заставы на д. Унъ-гый, Пуго, Чхенъ-чжинъ, Кенгъ-шенъ, Кильчжу, Сенъ-чжинъ, Пукченъ, Хамъ-хынъ, Енъ-хынъ, Гензанъ (около 600 в.), или Кенъ-хынъ, Финамогури, Унъ-гый, Пуго и т. д. (около 593 вер.); 2) дорога отъ Кенъ-хына на Аоди, Бурунда, Піенжя, Янхы, Бемури, Іон-венъ, Ча-сань, и Пхенъ-янъ (около 810 вер.) и 3) отъ Кейуена на Хойренъ, Мусанъ, Сам-су, Кан-ге, Хи-чхенъ, Ан-чжю, Пхенъ-янъ (около 868 вер.).

1) Дорога отъ Красносельской заставы на Унъ-гый—Кенг-шенъ—Хам-хынъ къ Гензану—одна изъ лучшихъ дорогъ въ Сѣверной Кореѣ. (Отъ Чхенъ-чжина до Кенгъ-шена—шоссе). Она пролегаетъ по узкой береговой полосѣ между Японскимъ моремъ и Становымъ хребтомъ, идя отъ берега въ разстояніи отъ 5 до 20 вер. Только въ нѣсколь-

кихъ мѣстахъ короткими участками она проходитъ въ непосредственной близости отъ берега.

Къ исходному пункту этой приморской дороги подходитъ дорога отъ Новокіевска. Переправа у Красносельской заставы черезъ рѣку Тумень-ула производится на гребномъ паромѣ, поднимающемъ до 6-ти лошадей съ вьюками и на лодкѣ, вмѣщающей 5 человѣкъ. Ширина рѣки здѣсь 160 саж., глубина значительная. Спускъ къ рѣкѣ съ русской стороны очень крутъ. Мѣсто высадки—песчаный ровный берегъ. Только въ 400 шагахъ отъ рѣки начинаются песчаныя дюны. На всемъ дальнѣйшемъ протяженіи дорога пересѣкаетъ множество довольно значительныхъ перевaловъ и менѣе значительныхъ отроговъ, переходящихъ иногда въ небольшіе увалы. Перевалы всѣ разработаны. Мѣстами дорога идетъ по узкимъ лощинамъ, часто пересѣкаетъ вбродъ ручьи и рѣчки, берега которыхъ иногда очень круты. Наиболѣе значительный перевалъ, черезъ который проходитъ дорога,—Матеренгъ, высота его надъ уровнемъ моря—2,650 фт. Наиболѣе трудная часть подъема на перевалъ начинается за Шенеджиномъ и тянется 4 вер. Другой значительный перевалъ,—Тонгурянгъ, въ 15 вер. къ югу отъ г. Танчени. Абсолютная высота этого перевала 1.400 фт.

Грунтъ Приморской дороги: до Сенъ-чжина—песокъ и суглинокъ; далѣе до Пукчена—грунтъ довольно твердый—песокъ, супесокъ, или суглинокъ; на перевалахъ много камней; отъ Пукчена до Енхына—супесокъ, или песокъ съ галькой, а отъ Енхына до Гензана грунтъ полотна—глинистый.

Наиболѣе плохой участокъ дороги Кесенъ—Сенъ-чжинъ, гдѣ дорога не поддерживается, мостовъ большею частью нѣтъ, а имѣющіеся ненадежны.

На всемъ остальномъ участкѣ, Сенъ-чжинъ—Гензанъ, дорога хорошо разработана; мосты черезъ крупныя рѣки въ полномъ порядкѣ, а перевалы всѣ разработаны.

Въ общемъ Приморская дорога на всемъ своемъ протяженіи доступна для колеснаго движенія.

Водой дорога обезпечена вполнѣ. Что же касается топлива, то въ этомъ отношеніи можетъ встрѣтиться боль-

шой недостатокъ, такъ какъ древесная растительность встрѣчается здѣсь лишь въ видѣ небольшихъ и рѣдкихъ сосновыхъ рощицъ по скатамъ лощинъ. Мѣстность, по которой проходитъ дорога, населена вообще густо: на версту приходится до 40 фанзъ. Однако, такая густота населенія совершенно не даетъ возможности расчитывать на большое количество запасовъ продовольствія. Бивачныя мѣста на незначительные отряды имѣются вдоль дороги всюду. Расположенію же биваковъ значительныхъ отрядовъ мѣшаетъ пересѣченность мѣстности, а въ долинахъ—рисовыя поля.

Позицій для незначительныхъ отрядовъ имѣется много, такъ какъ почти каждый перевалъ, каждый увалъ можетъ служить таковой. Особенное значеніе въ этомъ отношеніи имѣетъ перевалъ Матеренгъ, такъ какъ здѣсь, въ виду полнаго отсутствія вблизи обходныхъ путей, движеніе по дорогѣ даже значительныхъ силъ можетъ быть задержано весьма небольшимъ отрядомъ.

2) Дорога Кенъ-хынъ, Аоди, перевалъ Бусан-льенъ, Са-дзи-пей, Ян-хы, Кап-санъ, Бемури, Іон-венъ, Ча-санъ Ихенъ-янъ (около 810 вер.).

По своимъ свойствамъ и качествамъ дорога можетъ быть раздѣлена на 4 участка.

1-й участокъ отъ г. Кен-хына до д. Са-дзи-пей (Са-сань-ги) протяженіемъ 200 вер.—доступенъ для колеснаго движенія. Дорога придерживается, главнымъ образомъ, долинъ рѣкъ и пересѣкаетъ цѣлый рядъ переваловъ, изъ которыхъ наиболѣе трудно-доступны перевалы Камп-хальенгъ и Шіен-жаенгъ. Грунтъ дороги преимущественно глинистый, затрудняющій движеніе по дорогѣ въ дождливое время года; мостовъ черезъ рѣки нѣтъ, но въ обыкновенное время всѣ эти рѣки проходимы въ бродъ.

2-й участокъ отъ д. Са-дзи-пей до г. Кап-сана протяженіемъ 202 вер. За исключеніемъ послѣднихъ 65 вер., дорога вьючная. Кромѣ того, на первыхъ 52 вер. отъ д. Са-дзи-пей до д. Осимни-цяньг-пенъ встрѣчаются участки, которые доступны для колеснаго движенія, или же легко могутъ быть разработаны подъ таковое. На всемъ остальномъ протяженіи дорога исключительно вьючная. Дорога пересѣкаетъ цѣлый рядъ переваловъ, изъ которыхъ наиболѣе трудно доступны перевалы: Намшеріонгъ и Кампаньенгъ.

3-й участокъ отъ г. Кап-сана на д. Бемури и до г. Іон-вена—протяженіемъ 266 вер. На протяженіи отъ Кап-сана до г. Іон-вена дорога мѣстами является колеснымъ, мѣстами вьючнымъ путемъ, причемъ участки того и другого на столько часто перемежаются, что установленіе колеснаго движенія на значительномъ протяженіи весьма затруднительно. Отличительной чертой дороги являются многочисленные перевалы и большое число ручьевъ и рѣчекъ, ее пересѣкающихъ. Наиболѣе значительными перевалами являются Шеренг-ніенгъ, Хонтаріонъ, Ханчеріонъ и Камнь-енгъ.

4-й участокъ отъ г. Іон-вена до г. Пхенъ-яна—141 в. Дорога на всемъ протяженіи можетъ быть признана колесной и только у г. Юн-сана требуетъ незначительныхъ исправленій. Значительныхъ препятствій на пути не встрѣчается; переправа черезъ р. Тайдон-ганъ на паромѣ.

3) Дорога Кей-уенъ—Хай-енгъ—Хойренъ—Мусанъ—Сам-су—Хучхангъ—Канге—Хи-чхенъ—Ан-чжю—Пхеньянъ (около 868 вер.).

Исходнымъ пунктомъ этой дороги служитъ переправа черезъ р. Тумень-ула, находящаяся въ 7-ми верстахъ отъ г. Кейу-ена—(противъ него), къ которой подходитъ дорога изъ Новокіевскаго, проходящая черезъ г. Хунь-чунъ. На протяженіи первыхъ 104 вер. до д. Андзе, дорога колесная. Далѣе, до г. Сам-су, участокъ дороги пригоденъ лишь для вьючнаго движенія. На участкѣ отъ г. Сам-су до с. Менданготи, на протяженіи около 300 вер., участки вьючной и колесной дорогъ перемежаются. Отъ селенія Менданготи до г. Ан-чжю дорога вполнѣ доступна для колеснаго движенія и лишь въ нѣкоторыхъ мѣстахъ нуждается въ незначительныхъ исправленіяхъ. Далѣе до г. Пхеньяна (66 вер.)—дорога колесная. Отъ г. Ан-чжю она сначала проходитъ по узкой лощинѣ, а затѣмъ слѣдуетъ по всхолмленной мѣстности, пересѣкая цѣлый рядъ лощинъ, занятыхъ рисовыми полями, и большое число невысокихъ, но иногда довольно крутыхъ увaловъ. Впрочемъ, перевалы черезъ эти увалы настолько разработаны, что они препятствій для движенія не составляютъ. У д. Анченъ, на 40-й верстѣ отъ г. Ан-чжю, дорога пересѣкаетъ довольно зна-

чительную р. Шунанъ-ганъ. Послѣ переправы дорога на нѣкоторомъ разстояніи идетъ долиной этой рѣки, покрытой рисовыми полями. Послѣдній участокъ дороги проходитъ вновь по глинистымъ и песчанымъ увaламъ.

Вся дорога отъ Ан-чжю до г. Пхенъ-яна пригодна для колеснаго движенія.

Водой дорога обезпечена вполнѣ. Топливомъ же совершенно не обезпечена. Населеніе вдоль дороги густое, особенно отъ г. Ан-чжю. Значительные запасы продовольствія можно найти въ г.г. Ан-чжю и Пхенъ-янѣ, которые ведутъ морскую торговлю.

II. Пути, ведущіе въ Корею изъ Сѣверной Маньчжуріи.

Узломъ путей, ведущихъ изъ Сѣверной Маньчжуріи къ линіи Пхенъ-янъ—Гензанъ, является д. Мао-эръ-шань на р. Ялу, къ которой подходитъ дорога изъ г. Гирина. Отъ Мао-еръ-шаня къ линіи Пхенъ-янъ—Гензанъ ведутъ три дороги:

1) Мао-еръ-шань, Чи-сонъ, Кан-ге, Хи-чхенъ, Ан-чжю, Пхенъ-янъ (около 430 вер.).

2) Мао-еръ-шань, Хуч-хангъ, Чан-чжинъ, Іон-венъ, Ча-санъ, Пхенъ-янъ (около 525 вер.).

3) Мао-ер-шань, Сам-су, Кап-санъ, Пукченъ, Гензанъ (около 564 вер.).

1) Дорога отъ Мао-ер-шаня на Ча-сонъ, Кан-ге, Хичхенъ, Ан-чжю, Пхенъ-янъ по своимъ свойствамъ можетъ быть раздѣлена на два участка. Первый участокъ отъ д. Мао-ер-шань до Кан-ге (около 150 вер.).

Постоянной переправы черезъ Амнокъ-канъ (Ялу) у Мао-ер-шаня нѣтъ. Иногда здѣсь можно переправиться въ бродъ. Въ остальное же время легко устроить переправу изъ находящагося по близости хорошаго строевого лѣса. Ширина рѣки 130 шаг. Глубина, внѣ брода, свыше сажени. Отъ переправы до г. Чашентона дорога идетъ вдоль р. Амнокъ-канъ и пролегаетъ или по всхолмленной мѣстности, пересѣкая въ бродъ небольшія рѣчки и незначительныя болотистыя пространства, или по узкимъ ущельямъ, или черезъ довольно крутые и высокіе перевалы, какими являются перевалы Цауренъ и Часоненъ.

Отъ г. Чашентона до г. Ча-сона дорога идетъ по долинѣ р. Чашенъ-гана, два раза переходя съ одного берега

на другой. Свѣдѣній объ этомъ участкѣ точно также, какъ и о слѣдующемъ, до д. Тянтурой, не имѣется. Извѣстно только, что, будучи въ настоящемъ видѣ вьючной дорогой, при незначительной разработкѣ, она будетъ пригодной для колеснаго движенія. Отъ с. Тянтурой до г. Кан-ге дорога слѣдуетъ по широкой долинѣ Санъ-женми-мури, причемъ первыя шесть верстъ идетъ среди рисовыхъ полей, а послѣднія четыре версты тянется по карнизу очень низко надъ уровнемъ воды, почему въ половодье становится недоступной.

Водой и топливомъ на участкѣ до г. Ча-сона дорога обезпечена хорошо. Населеніе до м. Муорго довольно густое, а далѣе—очень рѣдкое. Запасы продовольствія и фуража вдоль дороги собрать не представляется возможнымъ.

Второй участокъ отъ г. Кан-ге до г. Ихенъ-яна былъ описанъ выше. Въ итогѣ описанный путь въ первой своей половинѣ представляетъ собой вьючную дорогу, а во второй половинѣ пригоденъ для колеснаго движенія.

2) Дорога отъ Мао-эръ-шаня на г. Хуч-хангъ, Чанчжинъ, Бемури, гг. Іон-венъ, Ча-санъ и Ихенъ-янъ по своимъ свойствамъ раздѣляется на три участка. Первый участокъ отъ Мао-эръ-шаня до Хуч-ханга (около 105 в.). Отъ Мао-эръ-шаня до с. Тудидонъ дорога идетъ по долинѣ р. Амнокъ-гана, причемъ до д. Самолино, проходя частью скалистыми мѣстами, узкими карнизами и трудными перевалами, она пригодна для пѣшеходовъ. Въ мѣстахъ же, гдѣ дорога слѣдуетъ около самаго берега рѣки, она представляетъ весьма сносную вьючную тропу. Отъ д. Самолино дорога проходитъ по довольно широкой береговой полосѣ и является хорошей вьючной дорогой, за исключеніемъ участка ея, проходящаго мимо д. Тумолино, гдѣ дорога, подъ прямымъ угломъ, поворачиваетъ въ сторону р. Ялу, принимаетъ юго-западное направленіе и идетъ вверхъ по долинѣ Ан-кангъ, слѣдуя среди рисовыхъ полей и пересѣкая ее нѣсколько разъ. Въ нѣсколькихъ верстахъ передъ г. Хуч-хангомъ дорога проходитъ черезъ легкодоступный перевалъ Касаненъ.

На 2-мъ участкѣ отъ г. Хуч-ханга до г. Чан-чжина (около 70 вер.) дорога частью вьючная, частью колесная, но можетъ быть безъ особыхъ затрудненій разработана

подъ колесную на всемъ протяженіи. Такой характеръ она носитъ и на участкѣ до д. Бемури.

Третій участокъ отъ г. Чан-чжина до г. Пхенъ-яна былъ описанъ выше.

Такимъ образомъ до г. Іон-вена дорога преимущественно вьючная, а отъ Іон-вена колесная.

3) Путь отъ д. Мао-эръ-шаня на Сам-су, Капсанъ, Пукченъ, Гензанъ можетъ быть подраздѣленъ на четыре участка.

1-й и 2-й участки отъ д. Мао-эр-шань до д. Тудидонъ (79 вер.) и Тудидонъ—Сам-су (112 вер.) были разсмотрѣны выше.

На третьемъ участкѣ—отъ г. Сам-су до г. Пук-чена (около 373 вер.) дорога, выйдя изъ г. Сам-су и идя иногда по ущельямъ, пересѣкаетъ нѣсколько незначительныхъ ручьевъ, рѣчекъ и перевваловъ. Наиболѣе труднодоступный изъ перевваловъ—Путекого. Подъемъ на него идетъ въ узкомъ ущельѣ, а спускъ по скалистому карнизу. Отъ этого перевала дорога на нѣкоторомъ разстояніи идетъ по всхолмленной мѣстности и у д. Оменганъ пересѣкаетъ р. Хе-чхен-ганъ. Переправа черезъ рѣку производится на лодкѣ, вмѣщающей 6—8 человѣкъ. Далѣе дорога слѣдуетъ карнизомъ по ущелью, потомъ переваливаетъ черезъ довольно крутой перевалъ Уатонніенгъ, пересѣкаетъ глубокій оврагъ и нѣсколько отроговъ, затѣмъ идетъ по всхолмленной мѣстности, а на послѣднихъ 16-ти вер. по покрытой валунами долинѣ р. Хе-чхен-гана, пересѣкая нѣсколько ручьевъ.

Отъ г. Кап-сана до г. Гензана (325 вер.).

Сначала дорога идетъ довольно широкой долиной р. Хе-чхен-гана, которая, однако, мѣстами съуживается и тогда дорога слѣдуетъ или по карнизамъ, или по узкой береговой полосѣ, заваленной камнями. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ долина сохраняетъ достаточную ширину, дорога пересѣкаетъ большое число небольшихъ ручьевъ. У д. Соупхени дорога пересѣкаетъ р. Хе-чхен-ганъ. Переправа совершается на паромѣ. Ширина рѣки здѣсь 50 саж. Вскорѣ послѣ переправы дорога оставляетъ долину р. Хе-чхен-гана и идетъ по боковымъ долинамъ, которыя то расширяются, то съуживаются до размѣровъ ущелій, ограничен-

ныхъ невысокими горами. Приблизительно съ 30-й версты дорога переваливаетъ черезъ нѣсколько переваловъ, среди которыхъ наиболѣе значительные:

1) Перевалъ Мадарьенгъ (Мятоненъ). Подъемъ на этотъ перевалъ тянется 7 вер. На первыхъ трехъ верстахъ онъ пологій, очень удобный, а на послѣднихъ 4-хъ становится довольно крутымъ. Дорога здѣсь идетъ частыми зигзагами, въ видѣ очень узкой тропы, усѣянной камнями, и загромождена толстыми корнями деревьевъ. Спускъ съ перевала довольно крутой и идетъ по узкой долинѣ.

2) Перевалъ Хогарьенгъ, подъемъ на который недлинный, но крутой. Спускъ сначала тоже крутой, но потомъ становится пологимъ.

3) Перевалъ Ху-чжи-ріонъ. Подъемъ на этотъ перевалъ тянется около версты. Спускъ съ перевала идетъ зигзагами и неособенно крутъ. Перевалъ этотъ является лучшимъ черезъ Становой хребетъ.

Между перевалами дорога идетъ долинами, слѣдуя иногда по карнизамъ, косогорамъ, мѣстами заваленнымъ камнемъ и, пересѣкая множество рѣкъ, изъ которыхъ нѣкоторыя довольно большихъ размѣровъ. Эти послѣднія дорога переходитъ по не совсѣмъ прочнымъ мостамъ. Отъ д. Читей до г. Пук-чена дорога тянется по широкой долинѣ р. Намгана, нѣсколько разъ пересѣкая какъ ее, такъ и ея притоки, и хотя здѣсь дорога иногда проходитъ карнизами, но въ общемъ имѣетъ характеръ ровной, шоссированной галькой, дороги.

Въ общемъ, на всемъ протяженіи отъ г. Кап-сана до г. Пук-чена дорога пригодна для колеснаго движенія, хотя изрѣдка попадаются мѣста, гдѣ такое движеніе можетъ встрѣтить затрудненія.

Водой дорога вполнѣ обезпечена. Топливомъ мало обезпечена, за исключеніемъ перевала Хучу-ренъ (Хучжиріонъ). Населеніе вдоль дороги довольно густое особенно по долинѣ р. Намгана.

Отъ Пук-чена до Гензана путь выходитъ на Приморскую дорогу, описанную выше.

III. Пути, ведущіе въ Корею изъ Южной Маньчжуріи.

Изъ Южной Маньчжуріи къ Пхенъ-яну ведутъ двѣ дороги:

1) Ый-чжю, Ан-чжю, Пхенъ-янъ (около 250 вер.).

2) Вай-ца-гоу, Чхо-санъ, Нимбенъ, Ан-чжю, Пхенъ-янъ (около 208 вер.).

I) Дорогу Ый-чжю—Ан-чжю—Пхенъ-янъ можно раздѣлить на два участка:

Первый участокъ отъ г. Ый-чжю до г. Ан-чжю (184 в.) является лучшимъ колеснымъ путемъ во всей Кореѣ. Ширина дороги 2—4 саж; грунтъ твердый. Вообще эта дорога доступна для движенія всѣхъ родовъ войскъ.

Отъ д. Магармори—черезъ г. Ку-санъ на д. Кудинъ имѣется еще кружная дорога, но свѣдѣній объ ея качествахъ не имѣется.

Второй участокъ отъ Ан-чжю до г. Пхенъ-яна (66 в.) былъ описанъ выше.

2) Дорога Вайца-гоу—Чхо-санъ—Ун-санъ—Нимбенъ (Іон-ніонъ)—Ан-чжю—Пхенъ-янъ (208 вер.).

Начальнымъ пунктомъ дороги является переправа у д. Вайца-гоу. Со стороны Мукдэна сюда подходитъ малоудобная колесная дорога, идущая черезъ Витзу. Переправа черезъ Амнокъ-ганъ (Ялу) въ бродъ. Точныхъ свѣдѣній объ участкѣ дороги до Ан-чжю (142 вер.) не имѣется. Извѣстно только, что она проходитъ по очень пересѣченной мѣстности и представляетъ собою на всемъ протяженіи труднодоступный вьючный путь.

Участокъ отъ Ан-чжю до Пхенъ-яна (66 вер.), вполнѣ пригодный для колеснаго движенія, описанъ выше.

Поперечные пути:

Главнѣйшими поперечными путями, связывающими разсмотрѣнныя дороги, являются:

1) Вьючная дорога Гензанъ—Пхенъ-янъ (192 вер.). Въ настоящее время эта дорога перестраивается на шоссе, причемъ работы ведутся одновременно и отъ Гензана и отъ Пхенъ-яна.

2) Колесная дорога Пуго—Пуренъ—Мусанъ (100 в.).

3) Вьючная дорога Кап-санъ—Тан-чени (145 вер.).

4) Колесная дорога Пук-ченъ—Кап-санъ (130 вер.).

5) Вьючная дорога Хам-хынъ—Бемури (около 100 в.).

6) Вьючная дорога Ко-уонъ—Менг-санъ (121 вер.).

7) Колесная дорога отъ Красносельской заставы въ г. Хойренъ (около 90 вер.).

8) Колесная дорога изъ г. Кенъ-хына въ г. Кей-уенъ, вдоль берега рѣки Тумень-ула (Туманганъ).

Кромѣ перечисленныхъ выше дорогъ, японцами въ настоящее время въ Сѣверной Кореѣ строятся слѣдующія дороги:

1) Шоссе д. Унъ-гый—г. Кенъ-хынъ (Кеген-фу); шоссе это прокладывается параллельно строящейся дековилькѣ; длина всего пути около 33 вер.; въ настоящее время построено уже около 8 вер.

2) Дорога Чхенъ-чжинъ—Пуренъ—Хойренъ длиною около 85 вер.; въ настоящее время построено уже около 60 верстъ.

3) Дорога Сенъ-чжинъ—Хэсань-чжинъ, длиною около 148 вер.; къ постройкѣ этой дороги только что приступлено.

Кромѣ этихъ строящихся дорогъ, приступлено къ изысканіямъ прибрежной дороги отъ порта Сенъ-чжинъ въ Южную Хамкенскую провинцію, а также предполагается построить дороги: Пук-ченъ—Сенъ-чжинъ длиною около 130 вер. и Хойренъ—Онсенъ длиною около 67 верстъ. Постройку двухъ послѣднихъ дорогъ предположено начать лѣтомъ 1913 года.

ГЛАВА 5-я.

Общее заключеніе о военно-географическихъ свойствахъ раіона.

Почти вся Сѣверная Корея представляетъ собою страну, наполненную горными хребтами и ихъ отрогами; западные скаты хребтовъ покрыты лѣсомъ, восточные—большею частью безлѣсны. Сѣть путей развита довольно слабо.

Наиболѣе доступнымъ, въ смыслѣ передвиженія, является самый сѣверный участокъ Кореи, прилегающій къ р. Туманган; этотъ участокъ является для насъ и наиболѣе важнымъ въ военномъ отношеніи, такъ какъ онъ граничитъ съ Новокіевскимъ раіономъ и отсюда же отходятъ дороги къ Барабашу (двѣ—по нашей территоріи и одна по китайской территоріи долиною р. Хунчунхэ) и на Нингуту и Полтавку.

Р. Туманганъ (Тумень-ула) представляетъ серьезную преграду только во время половодья, зимою же она совершенно теряетъ значеніе преграды, такъ какъ покрывается льдомъ, выдерживающимъ свободно движеніе артиллеріи.

Б. ВОЕННО-СТАТИСТИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ.

ГЛАВА 6-я.

Административное устройство Кореи.

Въ административномъ отношеніи, до присоединенія къ Японіи, Сѣверная Корея раздѣлялась на четыре губерніи, а именно: 1) Пукъ-Хамкенъ-до (сѣверная Хамкенгская губернія) съ областнымъ городомъ Кенг-шенъ, состоящая изъ 10 округовъ; 2) Намъ-Хам-кенъ-до (южная Хамкенгская губ.) съ областнымъ городомъ Хам-хынъ, имѣющая 14 округовъ; 3) Пукъ-Пхеанъ-до (сѣверная Пхеанская губ.) съ областнымъ городомъ Іонгъ-бенъ, включающая 21 округъ, и 4) Намъ-Пхеанъ-до (южная Пхеанская провинція) съ городомъ Пхенъ-янъ и 22 округами.

Губерніей („куанъ“) управляетъ „куанъ-царса“, а во главѣ округа („кунъ“) стоитъ „куншю“. Въ округѣ обыкновенно имѣется лишь одинъ городъ, по имени котораго и зовется округъ; исключенія представляютъ—округъ Хойренъ, въ которомъ расположенъ еще второй городъ Хайенгъ, и округа съ открытыми для иностранцевъ портами: Токкуонъ съ г. Гензанъ, Самхуа съ г. Цинампхо и Кильчжю съ г. Чхенъ-чжинъ. Кромѣ названныхъ, правами открытыхъ портовъ пользуется еще г. Пхенъ-янъ, а гг. Кегенфу (Кенхынъ) и Ый-чжю назначены, какъ таможенные пункты для сухопутной торговли. Во главѣ каждаго такого города для управленія туземнымъ населеніемъ и сношеній съ иностранными консулами, вѣдающими всѣ городскія дѣла

иностранной части города („сеттльмента"), стоитъ „камни", онъ же кушню округа, въ которомъ городъ расположенъ.

Округъ дѣлится на волости, а послѣднія на деревни; въ волости есть выборный старшина („пуони"), а въ деревняхъ „куони", соотвѣтствующіе нашимъ старостамъ.

19 августа 1910 года было оффиціально объявлено японскимъ правительствомъ о присоединеніи къ Японіи Кореи. Одновременно съ этимъ корейскій Императоръ обнародовалъ манифестъ, въ которомъ указывалось на необходимость соединенія двухъ сосѣднихъ народовъ для блага Кореи и такимъ образомъ онъ установилъ фактъ отреченія отъ своихъ правъ на престолъ.

Въ настоящее время ему присвоенъ титулъ принца Ли, отцу его Императору Ли-хэнъ, отрекшемуся отъ престола въ іюлѣ 1907 года, титулъ принца—отца. Чтобы привлечь на свою сторону родовую аристократію Кореи, японское правительство присвоило принцамъ крови и знатнѣйшимъ родамъ титулы маркизовъ и графовъ и, соотвѣтственно со степенью значенія того или другого лица, назначило имъ довольно солидные оклады содержанія.

Корея вошла въ составъ Японіи подъ именемъ провинціи Ціосенъ.

Во главѣ провинціи Ціосенъ поставленъ генералъ-губернаторъ, назначаемый по личному повелѣнію Императора изъ маршаловъ или адмираловъ.

Генералъ-губернаторъ непосредственно подчиняется Императору, вѣдаетъ военно-сухопутными и морскими силами, расположенными въ генералъ-губернаторствѣ, и обороной управляемой имъ страны.

Генералъ-губернаторъ управляетъ страной въ административномъ отношеніи, испрашивая соизволенія Императора черезъ Министра-Президента.

Генералъ-губернаторъ объявляетъ свои распоряженія по ввѣренному ему генералъ-губернаторству и въ предѣлахъ предоставленной ему власти ему предоставляется право наложенія наказанія въ видѣ тюремнаго заключенія, или каторжныхъ работъ на срокъ до 1 года и денежнаго штрафа до 200 іенъ.

Помощникъ генералъ-губернатора по дѣламъ административнымъ назначается по непосредственному повелѣнію

Императора. На лицо это возлагается вѣданіе административными дѣлами генералъ-губернаторства и наблюденіе за дѣятельностью состоящихъ при немъ департаментовъ.

При генералъ-губернаторствѣ состоятъ: канцелярія и 5 департаментовъ, а именно:

а) Департаментъ Общихъ Дѣлъ.
б) „ Внутреннихъ Дѣлъ.
в) „ Финансовъ.
г) „ Земледѣлія, Торговли и Общественныхъ работъ.
д) „ Юстиціи.

Департаментъ Общихъ Дѣлъ подраздѣляется на слѣдующія дѣлопроизводства: а) Личнаго состава; б) Иностранныхъ Дѣлъ; в) Казначейство.

Департаментъ Внутреннихъ Дѣлъ состоитъ изъ дѣлопроизводствъ: а) по управленію провинціями; б) по народному образованію.

Въ Департаментѣ Финансовъ имѣются 2 дѣлопроизводства: а) по сбору налоговъ и податей и б) казначейское.

Въ Департаментѣ Земледѣлія, Торговли и Общественныхъ работъ имѣются два дѣлопроизводства: а) по вѣдѣнію производящимися общественными работами и б) торговли и общественныхъ работъ.

Во главѣ каждаго Департамента и дѣлопроизводства стоитъ его особый начальникъ; кромѣ сего при генералъ-губернаторствѣ состоятъ 2 совѣтника изъ чиновниковъ высшихъ классовъ, 2 личныхъ секретаря генералъ-губернатора, состоящіе въ департаментахъ и дѣлопроизводствахъ секретари, дѣлопроизводители, техники, переводчики и писаря.

Для особыхъ порученій при генералъ-губернаторѣ состоятъ 2 офицера генеральнаго штаба въ чинѣ генералъ-маіора или штабъ-офицера. Офицеры эти могутъ быть также назначены изъ состава флота въ соотвѣтствующихъ чинахъ. Кромѣ сего, при генералъ-губернаторѣ состоитъ его личный адъютантъ въ чинѣ штабъ или оберъ-офицера арміи или флота.

ГЛАВА 7-я.

Населеніе.

Численность и плотность населенія.

По самымъ послѣднимъ свѣдѣніямъ, даннымъ Корейскимъ генералъ-губернаторствомъ, количество всего народонаселенія Кореи слѣдующее:

Корейцевъ	14.272.363	чел.
Японцевъ	231.923	„
Китайцевъ	11.837	„
Американцевъ	568	„
Англичанъ	183	„
Французовъ	100	„
Нѣмцевъ	49	„
Русскихъ	26	„
Норвежцевъ	3	„
Бельгійцевъ	3	„
Датчанъ	2	„
Итальянцевъ	2	„
Португальцевъ	1	„
Всего . .	14.517.060	чел.

Самой густонаселенной провинціей является Сѣверная Кенсанская провинція;—самой малонаселенной—Сѣверная Хамкенская провинція.

Точныхъ свѣдѣній о количествѣ народонаселенія Сѣверной Кореи не имѣется, но съ достаточной вѣрностью его можно считать въ количествѣ около 4.500.000 челов. Если принять всю площадь Сѣверной Кореи равной приблизительно 85.000 кв. вер., то плотность населенія ея выразится числомъ 53 чел. на 1 кв. версту. Это число показываетъ лишь среднюю плотность населенія; истинная же плотность населенія значительно болѣе, такъ какъ все населеніе Сѣверной Кореи живетъ преимущественно въ долинахъ, оставляя всюду горы пустынными.

Племенной составъ населенія.

Главную массу населенія составляютъ Корейцы (98,32%), затѣмъ идутъ японцы (1,6%) и китайцы (0,08%); европейцевъ проживаетъ во всей Кореѣ около 1.000 челов.

Религіозный составъ населенія.

Религіозный составъ населенія довольно разнообразенъ. Хотя, официально, господствующею религіею и признается *конфуціанство*, но оно сохранилось въ болѣе чистомъ видѣ лишь у янгбаней (дворянъ) и чиновниковъ, въ общей массѣ представляющихъ въ Сѣверной Кореѣ незначительный процентъ; вообще же конфуціанство, хотя и перенято изъ своего первоисточника—Китая, но во многихъ менѣе важныхъ своихъ частяхъ подверглось мѣстнымъ измѣненіямъ. Большинство населенія, особенно низшіе классы, держится *шаманизма*, поклоняясь всевозможнымъ духамъ, и вѣрованія его представляютъ, собственно говоря, *пандемонизмъ*.

Обѣ религіи въ значительной мѣрѣ повліяли другъ на друга и даже нѣсколько перемѣшали свои основанія. Такъ, конфуціанскіе культъ предковъ и почитаніе могилъ, очень ярко выраженные, существуютъ повсемѣстно, независимо отъ принадлежности населенія къ той или другой религіи; шаманскіе духи въ народномъ представленіи часто отожествляются съ конфуціанскими; герои одинаково почитаются всѣми; на жертвоприношеніяхъ, даже официальныхъ, приняты многіе чисто шаманскіе обряды.

Буддизмъ представляетъ религію съ гораздо болѣе опредѣленною окраскою. Нынѣ онъ утратилъ почти вовсе значеніе въ Кореѣ, а въ сѣверной—послѣдователи его встрѣчаются въ ничтожномъ числѣ, преимущественно въ видѣ монаховъ, странствующихъ за подаяніемъ по ея южной окраинѣ.

Изъ мѣстъ, имѣющихъ нѣкоторое значеніе по своимъ религіознымъ памятникамъ, почитаемымъ всѣми, единственнымъ представляется г. Пхенъ-янъ.

Христіане находятся въ Сѣверной Кореѣ въ ничтожномъ количествѣ: всѣхъ христіанъ въ Кореѣ до 57.000 чел., но громадное большинство ихъ живетъ въ южныхъ провинціяхъ. Протестанты живутъ въ округахъ: Гензанъ, Пхенъ-янъ и Шуманъ, а католики къ сѣверу и западу отъ Пхенъ-яна.

Движеніе населенія.

Для сужденія о рождаемости и смертности среди населенія не имѣется достаточныхъ данныхъ; можно лишь замѣтить, что, вслѣдствіе эпидемій, часто посѣщающихъ страну, смертность въ среднемъ довольно велика.

Со времени анексіи Кореи японцами довольно рѣзко обнаружилось стремленіе корейцевъ къ выселенію изъ Кореи въ предѣлы Китая и Россіи. По подсчету самихъ японцевъ, со времени анексіи, только въ предѣлы Россіи (въ особенности въ Приамурье) эмигрировало около 67.000 чел., изъ нихъ свыше 18.000 женщинъ.

Наоборотъ, со времени анексіи Кореи приливъ японцевъ въ эту послѣднюю значительно усилился, и съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе прогрессируетъ.

Грамотность.

По образованію составъ населенія не однороденъ, хотя въ достаточной степени грамотенъ. Высшіе классы, подобно тому, какъ они усвоили китайскій языкъ для разговора, также употребляютъ китайскую грамоту и для письма. Научныя сочиненія, сношенія офиціальныхъ учрежденій и лицъ, литература, переписка (образованныхъ) людей—все это дѣлается китайскими *цзыями*. Однако въ массѣ народа эта письменность не распространена и тамъ существуетъ особая грамота, такъ называемая „ёнмунъ“.

Представляя изъ себя довольно совершенный алфавитъ, ёнмунъ, однако, не получилъ правъ гражданства и считается „женскою“ грамотою (въ противоположность „мужской“—китайской), такъ какъ ею пользуются женщины и дѣти, а также „необразованные“ мужчины.

Къ концу 1911 года во всей Кореѣ имѣлось слѣдующее число школъ:

1) Корейскихъ:

	Правительствен.	Частныхъ.
Школъ всеобщаго обученія . .	235	74
Спеціальныхъ школъ . . .	1	—
Учительскихъ институтовъ. . .	1	—
Нормальныхъ школъ . . .	1	1
Женскихъ школъ:		
высшаго разряда. .	1	1
Промышленныхъ школъ . . .	17	1
Сокращенныхъ промышленныхъ школъ	17	—
Всего . .	273	77

2) Японскихъ:

Начальныхъ школъ	157
Среднихъ школъ	1
Торгово-промышленныхъ школъ	2
Женскихъ школъ:	
средняго разряда	3
Спеціальныхъ школъ	1
Прочихъ	1
Всего	165

По имѣющимся свѣдѣніямъ, къ началу 1913 года число корейскихъ и японскихъ школъ значительно увеличилось.

Физическія и нравственныя качества населенія;

По физическому своему строенію сѣверные корейцы отличаются ростомъ выше средняго и правильнымъ тѣлосложеніемъ, но не обладаютъ значительною силою и выносливостью.

По типу населеніе хотя и имѣетъ нѣкоторыя отличительныя черты монгольской расы—желтоватый цвѣтъ кожи, иногда съ бронзовымъ оттѣнкомъ, грубые черные волосы и жидкую бороду, но другія признаки этой расы выражены слабо: скулы рѣдко выдаются, глаза почти не имѣютъ косого разрѣза глазницъ, выраженіе лица добродушное.

По характеру своему корейцы сдержаны, но очень скоро проявляютъ свою общительность, веселый нравъ, болтливость и любопытство, доходящее до назойливости. Они привѣтливы, вѣжливы, предупредительны; но въ разговорахъ проскальзываетъ хвастливость, а нежеланіе обидѣть собесѣдника отсутствіемъ отвѣта на вопросъ доходитъ до завѣдомой лжи; въ то же время корейцы вѣтренны, злопамятны и поддаются подчасъ порывамъ необузданнаго гнѣва. Въ общемъ, они представляютъ весьма симпатичный народъ, особенно подкупающій въ свою пользу добродушіемъ, гостепріимствомъ и совершеннымъ отсутствіемъ духа торгашества. Къ иностранцамъ они относятся съ довѣрчивостью и дружелюбіемъ, если только не успѣли испытать на себѣ отрицательныхъ сторонъ нѣкоторыхъ пришельцевъ.

Несмотря на свое удивительное трудолюбіе, особенно по отношенію къ земледѣлію, корейцы любятъ все свобод-

ное время отдавать бездѣлью, причемъ всюду—въ домахъ, постоялыхъ дворахъ, на улицахъ—устраиваются собранія, гдѣ за трубкою табаку, эти вѣчные курильщики ведутъ непрерывающіяся бесѣды, благодаря чему всякія извѣстія весьма быстро распространяются по странѣ.

Изъ другихъ чертъ характера корейцевъ слѣдуетъ отмѣтить ихъ честность, добросовѣстность въ выполненіи принятыхъ на себя обязанностей, настойчивость въ преодолѣніи препятствій, доходящую порой до упрямства, стойкость въ несчастіи, терпѣливость, хладнокровіе при физическихъ наказаніяхъ, выносливость по отношенію къ лишеніямъ и безропотное перенесеніе ихъ. Если исключить привычку къ водкѣ, потребляемой въ большомъ количествѣ, корейцы, въ общемъ, представляютъ хорошій матеріалъ для комплектованія войскъ.

Важнѣйшіе населенные пункты.

Важнѣйшими населенными пунктами Сѣверной Кореи являются слѣдующіе города:

Кесенъ (Кенгшенъ)—главный городъ провинціи Хамкендо.

Нанамъ—оживленный торговый пунктъ и военная база японцевъ.

Чхен-чжинъ—морской портъ.

Кен-хынъ (Кеген-фу) и *Кенъ-уонъ* (Кей-уенъ)—старые корейскіе города.

Мусанъ—бывшая корейская крѣпость.

Хойренъ—конечный пунктъ дековильки Чхен-чжинъ—Хойренъ.

Сен-чжинъ—морской портъ.

Хам-хынъ—главный городъ провинціи Южной Хамкендо.

Гензанъ—морской портъ.

Іонгбенъ—главный городъ провинціи Сѣверной Пхеан-до и

Пхенъ-янъ—главный городъ провинціи Южной Пеандо.

При стремленіи каждаго земледѣльца поселиться на обрабатываемомъ имъ участкѣ земли, деревни большею частью крайне разбросаны, часто на нѣсколько верстъ; рѣже онѣ состоятъ изъ ряда отдѣльныхъ группъ фанзъ и лишь иногда расположены скученно, имѣя тогда одну или нѣсколько кривыхъ улицъ. Города отличаются отъ дере-

вень своими большими размѣрами, хотя и то далеко не всегда, и наличіемъ «ямуна» (присутственныхъ мѣстъ).

Нѣкоторые города укрѣплены (обнесены каменными стѣнами). Въ обшемъ же, укрѣпленія городовъ, находящихся внутри страны, либо отсутствовали всегда, либо пришли въ совершенный упадокъ, и болѣе всего сохранившимися являются укрѣпленія близъ китайской границы и на побережьи.

Дома въ странѣ чрезвычайно однотипны. Они стоятъ на каменныхъ фундаментахъ; соломенная, тростниковая, деревянная, черепичная или шифферная крыша поддерживается деревянными столбами, промежутки между которыми забраны мазаными стѣнами. Полъ глиняный или каменный, потолка почти никогда нѣтъ. Домъ обыкновенно бываетъ перегороженъ на три отдѣленія. Около половины всего дома составляетъ хозяйственную комнату; значительную часть ея занимаетъ очагъ съ вмазанными котлами, а въ остальной, пониженной части, кормится скотъ, и отсюда же производится топка. Весь домъ отапливается этою печью при помощи дымовыхъ ходовъ, идущихъ подъ всѣмъ поломъ и выводящихъ дымъ въ отдѣльно стоящую рядомъ съ домомъ примитивную трубу; зимою, впрочемъ, въ комнаты вносятъ еще горшки съ горячими угольями. Остальная часть дома глухою стѣною раздѣляется на мужскую и женскую половины, имѣющія по 2—3 сообщающихся комнаты, съ отдѣльною входною дверью каждая. Окна встрѣчаются рѣдко и имѣютъ видъ форточекъ; двери состоятъ изъ деревяннаго переплета, заклееннаго бумагою, причемъ въ болѣе зажиточныхъ домахъ двери эти бываютъ двойныя и даже тройныя. Комнаты имѣютъ отъ $3^1|_2$ до 5 арш. въ квадратѣ при вышинѣ отъ $2^1|_2$ до $3^1|_2$ арш.

Условія расквартированія войскъ.

Въ общей совокупности, условія расположенія войскъ на квартирахъ въ Сѣверной Кореѣ складываются слѣдующимъ образомъ: выдѣляя ямуны, молельни и дома болѣе зажиточныхъ жителей подъ штабы, управленія, квартиры начальствующихъ лицъ и лазареты, можно считать, что на роту пѣхоты потребуется 10—20 дворовъ, что составляетъ по 20—10 человѣкъ на дворъ. На эскадронъ потребуется около 15—20 дворовъ, считая на дворъ по 7—10 коней,

причемъ только люди и аммунищія могутъ разсчитывать на помѣщеніе подъ крышей.

Значительное разстояніе между домами, отопленіе жилья снизу и легко увеличиваемая вентиляція черезъ отверстія въ бумажныхъ дверяхъ, создаютъ довольно выгодныя санитарныя условія; при болѣе продолжительномъ расположеніи желательна была бы дезинфекція помѣщеній, особенно грязно содержимыхъ половъ. Необходимы также тщательныя противопожарныя мѣры, такъ какъ при невнимательной топкѣ легко могутъ загораться деревянные дымовые ходы, а за ними и вся усадьба, представляющая отличный горючій матеріалъ, особенно осенью, когда рядомъ сложенъ необмолоченный хлѣбъ; колодцы отсутствуютъ, а до воды, имѣющейся лишь въ сосѣднемъ ручьѣ или рѣчкѣ, порой, особенно въ городахъ, бываетъ довольно далеко.

При квартиро-бивачномъ расположеніи, густая сѣть, хотя и мелкихъ, деревень, даетъ возможность почти въ каждомъ мѣстѣ ночлега располагать хоть небольшимъ числомъ дворовъ, что позволитъ имѣть штабы и больныхъ подъ крышею. но зато рѣдко можно разсчитывать въ маломъ раіонѣ укрыть большое число людей.

ГЛАВА 8-я.

Средства раіона.

Земледѣліе. Главнымъ и почти исключительнымъ занятіемъ жителей Сѣверной Кореи является земледѣліе. Несмотря на то, что сильная гористость страны и неблагопріятныя качества почвы препятствуютъ широкому развитію этой дѣятельности, каждый клочекъ производительной площади обрабатывается корейцами.

Первое мѣсто, по размѣрамъ посѣвной площади, принадлежитъ чумизѣ, которая представляетъ главный пищевой продуктъ населенія и производится повсюду, за исключеніемъ Пактусанскаго плоскогорья и западной части страны; въ послѣдней чумиза замѣняется рисомъ, котораго здѣсь производится особенно много.

На восточномъ побережьи рисъ встрѣчается, начиная отъ г. Пуго, главнымъ образомъ въ низовьяхъ рѣкъ, впадающихъ въ Японское море, и въ верхней долинѣ р. Ялу-цзяна (Ам-нок-гана), начиная отъ меридіана, проходящаго черезъ г. Кап-санъ.

Корейскій рисъ очень высокаго качества.

Затѣмъ слѣдуютъ бобы, изъ которыхъ одинъ сортъ употребляется корейцами для приготовленія острой и соленой сои, а другой сортъ идетъ на кормъ скоту. Бобы наиболѣе распространены въ западной части Сѣверной Кореи, а также въ долинѣ р. Тумень-улы и въ верхней долинѣ р. Ялу-цзяна (Ам-нок-гана).

Кукурузу воздѣлываютъ, главнымъ образомъ, на побережьи Японскаго моря, въ верховьяхъ протекающихъ здѣсь рѣкъ, а также въ уѣздѣ Сам-су.

Овесъ сѣется на Пактусанскомъ плоскогорьѣ и является здѣсь почти единственнымъ злакомъ. Особенно много засѣвается овса въ Кен-хынскомъ округѣ, гдѣ на пространствѣ до 200 вер. отъ нашей границы овсомъ занята большая часть пахатныхъ полей. Корейскій овесъ очень хорошаго качества, крупный, чистый и тяжеловѣсный.

Наибольшее количество ячменя попадается въ долинѣ р. Тумень-улы, на восточномъ побережьи въ верхней долинѣ р. Ялу-цзяна и на западѣ. Но вообще въ Сѣверной Кореѣ ячменя сѣютъ мало, и по своимъ качествамъ онъ здѣсь не особенно хорошъ.

Наконецъ, въ крайне незначительныхъ размѣрахъ въ Сѣверной Кореѣ производится гречиха, горохъ, рожь, озимая пшеница и гаолянъ, идущій въ пищу скоту, какъ зерномъ, такъ и листьями въ видѣ особо-приготовляемаго варева.

Время уборки хлѣбовъ въ Сѣверной Кореѣ: ячменя и овса—августъ, а прочихъ—первая половина сентября.

Большая часть хлѣбовъ потребляется на мѣстѣ, а свободный излишекъ хлѣба вывозится за границу (рисъ и бобы).

Огородничество и садоводство.

Въ виду тщательности обработки и содержанія полей, огородничество, собственно говоря, не представляетъ отдѣльной культуры, и огородныя растенія входятъ составной частью въ корейскій сѣво-оборотъ. Изъ овощей наибольшее распространеніе имѣютъ: рѣпа, красный перецъ и салатъ, которые встрѣчаются всюду и потребляются насе-

леніемъ, какъ въ свѣжемъ видѣ, такъ и заготовленные впрокъ. Затѣмъ, встрѣчаются, хотя и не вездѣ, картофель, лукъ, чеснокъ, огурцы, брюква и китайская капуста; однако, количество ихъ незначительно.

Садоводство въ Сѣверной Кореѣ развито довольно слабо. Лучше всего это дѣло поставлено въ южной Пхенъянской провинціи, гдѣ общій сборъ фруктовъ за 1912 г. далъ слѣдующіе результаты:

Собрано: Персиковъ	19.198	пуд.
Грушъ	18.583	„
Яблокъ	1.694	„
Винограда	440	„
Каштановъ	43.112	„

Кромѣ этихъ фруктовъ встрѣчаются еще дико-растущіе: абрикосы, сливы и грецкіе орѣхи.

Во многихъ мѣстахъ разводится табакъ, лучшіе сорта котораго встрѣчаются въ Пхенъ-янскомъ уѣздѣ.

Скотоводство. Скотоводство въ Сѣверной Кореѣ развито довольно слабо.

Изъ скота населеніе разводитъ почти исключительно крупный рогатый скотъ и свиней.

Въ среднемъ, на 100 жителей приходится всего около 9 головъ крупнаго рогатаго скота.

Во многихъ селеніяхъ совершенно нѣтъ рогатаго скота.

Свиней въ среднемъ приходится 16,3 на 100 жителей; наибольшее количество свиней имѣется въ сѣверо-восточной части Мусанскаго уѣзда—28,3 на 100 жителей; наименьшее въ Пхенъ-янскомъ раіонѣ—10,7 на 100 жителей.

Овцы встрѣчаются въ странѣ лишь въ видѣ рѣдкаго исключенія.

Благодаря отличному уходу за рогатымъ скотомъ, въ Сѣверной Кореѣ послѣдній отличается хорошимъ тѣлосложеніемъ и крупнымъ ростомъ: быки достигаютъ 4-хъ, а коровы 3-хъ вершковъ роста; вѣсъ туши быка, на сѣверѣ составляетъ около 12-ти пуд., а на югѣ доходитъ даже до 18-ти (коровы нѣсколько менѣе).

Рогатымъ скотомъ обработываютъ землю и перевозятъ тяжести; имъ же пользуются и для вьючнаго движенія. Быкъ можетъ нести вьюкъ въ 10 пуд., а, будучи запря-

женъ въ двуколку, нагруженную 15-ю пудами груза, свободно преодолѣваетъ значительныя крутизны.

Корейцы, какъ и китайцы, молочныхъ скоповъ не потребляютъ, и коровы ихъ отличаются малою молочностью.

Свиньи мелки, черной масти, съ живымъ вѣсомъ до 2-хъ пуд.; мясо ихъ невысокаго качества.

Нѣкоторое количество рогатаго скота вывозится изъ Сѣверной Кореи въ наши предѣлы, преимущественно въ Приамурье, куда было вывезено:

въ 1909 году	. . . . .	737 головъ
„ 1910 „	. . . . .	1222 „
„ 1911 „	. . . . .	2313 „
„ 1912 „	. . . . .	2853 „

Коневодство.

Количество лошадей въ Сѣверной Кореѣ незначительно: въ среднемъ на 100 жителей приходится всего 2 головы.

Въ южной части побережья Японскаго моря приходится меньше, чѣмъ по 0,1 лошади на 1 дворъ.

Громадное число безлошадныхъ дворовъ и малое число лошадей вообще зависитъ отъ того, что онѣ не употребляются вовсе для полевыхъ работъ; на долю лошадей остается лишь незначительная по размѣрамъ перевозка грузовъ, которая производится также рогатымъ скотомъ и артелями носильщиковъ.

Въ городахъ (близъ Пхенъ-яна) число лошадей еще меньше (0,1 на 100 жителей и 0,6 на дворъ), а процентъ безлошадныхъ дворовъ достигается 94,9.

Корейскія лошади малорослы (1 арш. 8—15 вершк.).

Лошади употребляются почти исключительно для вьючнаго передвиженія; нормальный вѣсъ вьюка не превышаетъ 4-хъ пуд. Цѣна Корейской лошади отъ 20 до 30 рублей. Кромѣ лошадей имѣются ослы, но данныхъ объ ихъ количествѣ не имѣется.

Сѣно и фуражъ.

Вся земля, пригодная для обработки, идетъ подъ пашню, поэтому сѣно въ Кореѣ вовсе не заготовляется. Содержаніе скота исключительно хлѣвное.

Кормъ, какъ рогатаго скота, такъ и лошадей, состоитъ изъ бобовъ (суточная дача до 3 фунтовъ), овса или куку-

рузы, иногда гаоляна или другого сорта проса (смотря по мѣстности), которые запариваются съ соломенною сѣчкою или рубленными стеблями кукурузы и скармливаются въ горячемъ видѣ; животныя ѣдятъ это варево очень охотно.

Перевозочныя средства.

Передвиженіе грузовъ производится, главнымъ образомъ, на вьюкахъ. Корейское вьючное сѣдло состоитъ изъ 2-хъ деревянныхъ дугъ, соединенныхъ 4-мя поперечными палочками. Подъ сѣдло подкладывается вмѣсто потника соломенный матъ или просто мѣшокъ съ соломой. Вѣсъ лошадинаго и коровьяго вьюка 4 пуда, а бычьяго 5 пудовъ.

Упряжными животными являются исключительно быки и коровы, которыя впрягаются въ одиночныя двуколки. Послѣднія имѣются въ раіонахъ колесныхъ дорогъ и небольшое количество—въ долинѣ Ам-нок-гана близъ д. Маоэръ-шань; на сѣверо-востокѣ и вдоль Японскаго моря онѣ поднимаютъ 10—15 пуд., иногда даже менѣе, и могутъ быть найдены почти въ каждомъ дворѣ; на югѣ и западѣ встрѣчаются арбы китайскаго типа, поднимающія отъ 30 до 80 пуд.; въ каждую арбу впрягается по нѣсколько животныхъ.

Въ Кореѣ весьма распространена переноска тяжестей на людяхъ, причемъ каждый носильщикъ поднимаетъ до 2-хъ пуд. груза.

Рыболовство.

Рыболовство развито, главнымъ образомъ, по морскому побережью; здѣсь въ изобиліи ловится треска, камбала, макрель, кэта, сельдь и другая рыба. Рыба ловится и въ рѣкахъ, особенно въ ихъ устьяхъ, когда она туда заходитъ для метанія икры. Рыба, заготовленная впрокъ, идетъ не только въ пищу населенія, но составляетъ важный продуктъ вывоза, ибо только черезъ корейскія таможни ежегодно проходитъ нѣсколько сотъ тысячъ пудовъ рыбы, заготовленной впрокъ.

Заготовляемая впрокъ рыба сушится или вялится, а зимой появляется на рынкахъ и въ мороженномъ видѣ.

Китовый промыселъ.

Въ корейскихъ водахъ, наряду съ рыболовствомъ, процвѣтаетъ также китобойный промыселъ. Въ 1912 году, въ водахъ Кореи, съ октября по декабрь было убито 50 китовъ.

Горная промышленность

По послѣднимъ свѣдѣніямъ, къ концу 1912 года, въ Сѣверной Кореѣ было слѣдующее количество рудниковъ:

ПРОВИНЦІИ.	Число рудниковъ.								
	Золото-рудное.	Золотой песок.	Серебро.	Ртуть.	Мѣдь.	Желѣзо.	Свинецъ.	Цинкъ.	Каменный уголь.
Сѣв. Хамкен-до	2	1	—	—	1	—	—	—	3
Южн. Хамкен-до . . .	5	2	4	—	4	1	1	2	1
Сѣв. Пхенъ-ян-до . . .	9	7	4	—	4	2	1	8	3
Южн. Пхенъ-ян-до . . .	9	6	4	1	2	4	—	2	1
Всего .	25	16	12	1	11	7	2	12	8

Золотые пріиски принадлежатъ частью европейцамъ, частью японцамъ. Добыча золота въ достаточной степени велика: американское горнопромышленное общество (въ Сѣверной Пхенъ-янской провинціи) съ 1 іюля 1911 г. по 30 іюня 1912 г. имѣло чистаго дохода отъ добычи золота —1.395.236 енъ.

Согласно послѣднимъ таможеннымъ свѣдѣніямъ, изъ Кореи за 1912 годъ было вывезено золота (въ слиткахъ) на сумму 9.007.696 енъ.

Въ окрестностяхъ Пхенъ-яна имѣются антрацитовыя копи, причемъ антрацитовые брикеты идутъ исключительно на нужды японскаго флота.

Однѣ изъ самыхъ богатѣйшихъ залежей каменнаго угля находятся въ окрестностяхъ Сенъ-чжина.

Фабрично-заводская промышленность.

Со времени анексіи Японіей Кореи, фабрично-заводская промышленность въ этой послѣдней начала сильно развиваться; въ настоящее время въ Кореѣ уже функціонируютъ: чугунно-литейные, кожевенные, сахарные и многіе другіе заводы. На этихъ заводахъ перерабатываются сырые

матеріалы добывающей промышленности, которые почти исключительно идутъ на удовлетвореніе внутреннихъ потребностей, и только небольшая часть ихъ вывозится за границу.

Торговля.

Предметами вывоза, главнымъ образомъ, являются: рисъ, бобы, кожи, рогатый скотъ, золото, серебро, каменный уголь, хлопокъ, сырой шелкъ и соломенныя издѣлія. Вывозъ идетъ преимущественно въ Японію и, отчасти, въ Китай и Приамурскій край.

Предметами ввоза въ Сѣверную Корею являются: хлопчатобумажныя и шелковыя ткани, машины, керосинъ и пр.; большинство этихъ предметовъ ввозится въ Корею изъ Японіи.

Прилагаемая таблица наглядно характеризуетъ ввозную и вывозную товговлю Сѣверной Кореи.

ГОРОДА.	Въ иенахъ.			
	Ввозъ.		Вывозъ.	
	Въ 1911 г.	Въ 1912 г.	Въ 1911 г.	Въ 1912 г.
Чхенъ-чжинъ . . .	976.000	1.165.000	24.000	64.000
Сенъ-чжинъ . . .	686.000	675.000	674.000	567.000
Гензанъ	3.392.000	4.751.000	873.000	1.115.000
Пхенъ янъ . . .	2.420.000	3.225.000	381.000	372.000

Изъ этой таблицы видно, что ввозная и вывозная торговли Сѣверной Кореи ежегодно увеличиваются, и что ввозъ въ значительной степени превосходитъ вывозъ.

Телеграфъ и телефонъ.

Телеграфная сѣть въ Кореѣ получила большое развитіе только въ послѣдніе годы, когда, съ оккупаціей Кореи Японіей, появились многочисленныя шайки инсургентовъ, для борьбы съ которыми японскія власти нуждались въ быстрой передачѣ извѣстій. Въ настоящее время длина телеграфной сѣти Кореи достигаетъ 5.300 вер.

Изъ Сеула, какъ изъ центра, телеграфныя линіи въ Кореѣ идутъ въ слѣдующихъ направленіяхъ: *на сѣверо-западъ* вдоль желѣзной дороги Сеулъ—Ый-чжю, черезъ Пхень-ньянъ, Ан-чжю въ Ый-чжю, на соединеніе съ Маньчжурскимъ телеграфомъ, съ вѣтками отъ Кай-сенга въ Хай-чжю, отъ Пхенъ-яна въ Цинам-по, отъ Ан-чжю въ Ан-сенъ, отъ Ый-чжю на югъ въ Іон-ам-по, отъ Ый-чжю на сѣверо-востокъ вдоль рѣки Ялу-цзянъ черезъ Кан-ге, Чан-чжинъ, Хэ-сань-цзинъ, Мусанъ, Хойренъ къ различнымъ пунктамъ, лежащимъ въ раіонѣ рѣки Тумень-ула близъ Русской границы, какъ-то: Чонг-сенгъ, Онь-сенгъ, Пук-ченъ, Кен-хынъ (Кыген-фу), Цзян-дао.

На *сѣверо-востокъ* черезъ Гензанъ вдоль побережья Японскаго моря въ Кен-хынъ, лежащій близъ устья р. Тумень-ула. Эта линія имѣетъ нѣсколько соединеній съ телеграфомъ, идущимъ отъ Ый-чжю въ Хойренъ, а именно: Хам-хынъ, Чан-чжинъ, Шингъ-джинъ, Хе-са-цзинь, Су-се-Пуренъ и нѣсколько короткихъ вѣтокъ, какъ то: Гензанъ—Шенг-ченъ, Хам-хынъ—Со-хо-цзинь, Пук-ченъ, Сим-пхо, Су-сенъ, Чен-цзинь.

Отъ Сеула на *юго-востокъ*-идутъ три линіи—одна идетъ черезъ Чхун-чжю въ Тай-ку, съ вѣткой отъ Чхун-чжю въ Кан-неунъ на побережьи Японскаго моря, другая идетъ черезъ Тай-ку, вдоль Сеулъ—Фузанской желѣзной дороги, въ Фузанъ, съ вѣткой отъ Фузана въ Чжан-сен-по и третья идетъ черезъ Мак-чэнъ, Кон-чжю, Кан-генъ, Чен-чжю, въ Мок-пхо, откуда, вдоль побережья Японскаго моря, черезъ Мазан-пхо къ Фузану. Послѣдняя имѣетъ нѣсколько развѣтвленій, какъ то: изъ Кан-генъ въ Кунь-санъ, изъ Кунь-сана въ Чен-чжю, изъ Чен-чжю въ Нам-уонь, изъ Чен-чжю въ Тай-ку, изъ Мазан-пхо на сѣверъ въ Тай-ку и на югъ, при посредствѣ короткаго морского кабеля, въ Сон-цзинь.

Затѣмъ существуютъ телеграфныя линіи отъ Сеула въ Чемуль-по и на востокъ въ Чунь-ченъ.

Морскіе телеграфные кабели отъ береговъ Кореи идутъ: отъ Гензана на островъ Уль-нын-до, изъ Фузана въ Нагасаки и между островами Ка-мынь-до и Цзе-чжу-до. По послѣднимъ свѣдѣніямъ, ассигнованы деньги

на постройку безпроволочнаго телеграфа въ Гензанѣ, Фузанѣ, Мок-пхо и Че-муль-по.

Общая длина сѣти сухопутнаго телеграфа въ Кореѣ достигаетъ, какъ было указано, 5.300 вер., на которыя приходится 361 станція для пріема депешъ. Особое развитіе телеграфная сѣть получила: у русской границы, Сеула, Кунь-сана и Фузана.

По многимъ линіямъ рядомъ съ телеграфомъ проведенъ телефонъ, получившій также широкое распространеніе въ городахъ Кореи. Въ настоящее время общая длина телефонной сѣти доходитъ до 4 000 вер.

Лечебныя заведенія.

По послѣднимъ статистическимъ свѣдѣніямъ Корейскаго генералъ-губернаторства число лечебныхъ заведеній въ Кореѣ слѣдующее:

Правительственныхъ	19
Общественныхъ	5
Частныхъ	100
Всего . . .	124

Изъ всего числа частныхъ больницъ—9 содержатся корейцами и 11 европейцами.

ГЛАВА 9-я.

Общее заключеніе о раіонѣ.

Весьма слабо развитая сѣть путей и плохое состояніе существующихъ дорогъ, географическія свойства страны: сильно гористая мѣстность, покрытая лѣсами и почти недопускающая движенія безъ дорогъ, малая населенность раіона, некультурность и бѣдность жителей—представляютъ войскамъ, дѣйствующимъ въ Сѣверной Кореѣ, большія неудобства въ отношеніи движенія, размѣщенія и обезпеченія ихъ продовольствіемъ и фуражемъ.

Наиболѣе удобнымъ для дѣйствія войскъ является самый сѣверный участокъ даннаго раіона, прилегающій къ рѣкѣ Тумень-ула; участокъ этотъ безлѣсенъ, имѣетъ болѣе равнинный характеръ, и сѣть путей здѣсь въ достаточной степени развита.

Изъ преградъ имѣетъ серьезное значеніе для насъ только рѣка Тумень-ула, и то во время половодья, когда уровень воды въ ней сильно поднимается, и всѣ броды пропадаютъ; по спадѣ водъ, на рѣкѣ открывается много бродовъ и серьезность ея, какъ преграды, сильно уменьшается; зимою р. Тумень-ула покрывается толстымъ льдомъ и тогда значеніе ея, какъ преграды, совершенно пропадаетъ.

КАРТА
КЪ КРАТКОМУ ОПИСАНІЮ
ДАЛЬНЯГО ВОСТОКА
МАСШТАБЪ
ОХОТСКОЕ МОРЕ
ЯПОНСКОЕ МОРЕ
Благовѣщенскъ
Хабаровскъ
Владивостокъ
Харбинъ
Цицикаръ
Нингута
Гиринъ
Мукденъ
Пекинъ
Портъ Артуръ
Заливъ Корейскій
Николаевскъ